



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 82]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 4, 2016/फाल्गुन 14, 1937

No. 82]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 4, 2016/ PHALGUNA 14, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 16 फरवरी, 2016

टीएएमपी/24/2015-एसडब्ल्यूपीएल.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 तथा 50, के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए मुरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में बर्थ सं. 5ए तथा 6ए पर प्रचालन कार्यों के लिए, एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों में संशोधन हेतु इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं टीएएमपी/19/2013-एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 02 जनवरी, 2015 की समीक्षा के लिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत समीक्षा आवेदन और पोत परिवहन मंत्रालय दिनांक 12 जून 2015 के पत्र द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के कुछ खंडों पर, भारत के एटॉर्नी जनरल के मत के परिप्रेक्ष्य में, कथित आदेश में पिछली अवधि के अधिशेष की संगणना का पुनर्मूल्यांकन का एततद्वारा संलग्न आदेश के अंतर्गत निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/24/2015-एसडब्ल्यूपीएल

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल)

आवेदक

कोरम

- (i) टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2016 के 15वें दिन पारित)

यह मामला मुरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में वर्थ सं. 5ए व 6ए पर, प्रचालन कार्य के लिए एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों में संशोधन के बारे में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएएमपी/19/2013-एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 2 जनवरी, 2015 के पुनरीक्षण के लिए सातुर वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) द्वारा प्रस्तुत आवेदन से संबंधित है।

2.1. एमओपीटी पर बहुउद्देशीय कार्गो-वर्थ सं. 5ए व 6ए के लिए दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए, एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/19/2013- एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 02 जनवरी, 2015 पारित किया गया था। यह आदेश राजपत्र में, राजपत्र संख्या 51 पर, दिनांक 10 फरवरी, 2015 को प्रकाशित किया गया था। कथित आदेश, भारत के राजपत्र में आदेश अधिसूचित होने की तिथि से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी किया गया था। अतः यह आदेश 12 मार्च, 2015 को प्रभावी हो जाना चाहिए था।

2.2. इस आदेश में, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए लागत विवरणी में दर्शाए गए निबल अधिशेष के आधार पर, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपेक्षित, कार्गोप्रहस्तन और डस्ट-सप्रेशन प्रभारों के प्रशुल्क में 12% वृद्धि के हो जाने पर बोर्ड द्वारा प्रशुल्क में 14% की कमी कर दी गई थी। इन दरमानों का निर्धारण 31 मार्च, 2016 तक वैध है।

3.1. कथित आदेश के संदर्भ में, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उनके ई-मेल दिनांक 04 मार्च, 2015 के अंतर्गत एक पुनरीक्षा आवेदन प्रस्तुत किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल के पुनरीक्षा आवेदन की मुख्य बातें इस प्रकार हैं:-

- (i) एसडब्ल्यूपीएल बेहतर दक्षता के लिए, नई प्रहस्तन प्रणाली में निवेश करते हुए, सुविधाओं को आधुनिक बनाने के लगातार प्रयास कर रहा है। इसकी तुलना अन्य टर्मिनल के कार्य निष्पादन मानकों के साथ की जा सकती है। वर्थों पर कार्गो प्रहस्तन क्षमता बढ़ाने के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने कार्गो-व्यापार/कारोबार में सुधार लाने के लिए, सीमित भंडारण क्षमता के कारण “इन मोशन वेगन लोडिंग” प्रणाली के लिए निवेश किया है और पोतों पर उच्च क्षमता वाले ‘अन-लोडर’ के लिए निवेश करने की योजना है।
- (ii) इस निवेश से कार्य दक्षता में बढ़ोत्तरी हुई है, इसलिए, वित्तीय वर्ष 2013-14 में 8.53 मि.मी. टन कार्गो का प्रहस्तन किया जा सका है।
- (iii) प्राधिकरण के दिशानिर्देश 2005 के अनुसार टर्मिनल की कार्य-दक्षता पर विचार नहीं किया गया है अपितु उल्लिखित सीमाओं से अधिक 50% लाभ को समंजित करके लाभ की कड़ी धुनाई कर दी गई है।
- (iv) निवेश प्रस्तावों पर मूल्यहास, आकलनों से कम आंका गया है। अतः एसडब्ल्यूपीएल द्वारा परियोजना चलाने की उच्चतर लागत पर विचार किया गया था, जिसे प्रशुल्क प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण द्वारा संशोधित करके कम कर दिया गया है।
- (v) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत निवेश उपकरणों के आधुनिकीकरण पर निवेश के लिए किए गए। अतः एसडब्ल्यूपीएल उच्च प्रचालन लागत पर विचार किया गया है जो इस प्रशुल्क प्रस्ताव में संशोधन करते समय प्राधिकरण द्वारा कम कर दी गई है।

3.2. इसलिए एसडब्ल्यूपीएल ने प्राधिकरण को अपने प्रशुल्क प्रस्ताव और वर्तमान दरमानों के आधार पर प्रभार लेने की अनुमति देने का अनुरोध किया है।

4.1. मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1 में उल्लेख है कि किसी भी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा से संबंधित आवेदन उससे संबंधित रिकार्ड की गई कार्यवाही के त्रुटियों के संदर्भ में किया जाएगा, वर्थों ऐसा आवेदन, आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तिथि से 30 दिन के भीतर किया गया हो। संदर्भगत यह प्रशुल्क आदेश 10 फरवरी 2015 को अधिसूचित किया गया था और एसडब्ल्यूपीएल ने समीक्षा-आवेदन 04 मार्च, 2015 को प्रस्तुत किया है जो कि 30 दिन की निर्धारित सीमा के अंदर है।

4.2. विगत में, जब भी पत्तनों/निजी टर्मिनलों ने, प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश की समीक्षा हेतु आवेदन किया है तो पत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा पेश किए गए ऐसे समीक्षा आवेदनों पर, सामान्य परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार कार्रवाई की गई है।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल का दिनांक 04 मार्च, 2015 का समीक्षा-आवेदन एमओपीटी और अन्य संबंधित उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों के उनकी अभियुक्तियों के लिए भेजा गया था। एमओपीटी को छोड़कर किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने अपनी अभ्युक्तियां नहीं भेजी हैं।

5.2. एमओपीटी ने अपने दिनांक 6 मई, 2015 माध्यम से एसडब्ल्यूपीएल के समीक्षा आवेदन पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने अपनी टिप्पणियों में लिखा है कि प्रभारों को संशोधन-पूर्व दरों के अनुसार चालू रखने का एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव, पत्तन को स्वीकार्य है क्योंकि ऐसा करने से पत्तन को आय में कोई कमी नहीं होती। अतः पत्तन ने, एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव को तदनुरूप विचार करने का अनुरोध किया है। एमओपीटी से प्राप्त अभियुक्तियों की एक प्रति, एसडब्ल्यूपीएल को सूचना के तौर पर पर भेज दी गई थी। इस संबंध में, एसडब्ल्यूपीएल से अभी तक कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।

6.1. इस मामले में, 29 जुलाई, 2015 को एमओपीटी परिसर में एक संयुक्त बैठक का आयोजन किया गया संयुक्त बैठक में एसडब्ल्यूपीएल, एमओपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा निम्न उल्लेख किए गए:-

6.2. संयुक्त बैठक में, एसडब्ल्यूपीएल ने स्वीकार किया है कि रु.4.4 करोड़ प्रति वर्ष के समंजन के बारे में उनके द्वारा संयुक्त बैठक में किए गए उल्लेख और अन्य बातों को लिखित रूप में प्रस्तुत कर देगा।

7. तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 30 जुलाई 2015 के अपने पत्र में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है :-

(i) पिछले वर्षों के अधिशेषों पर विचार करते समय वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान आकलित अधिशेष को भी चल रहे प्रशुल्क चक्र अर्थात् वित्तीय वर्ष 2013-14 से वित्तीय वर्ष 2015-16 में व्यवस्थित करने पर विचार किया गया है। अनुरोध किया जाता है कि वित्तीय वर्ष 2013-14 के लिए आकलित अधिशेष आगामी प्रशुल्क संशोधन चक्र अर्थात् वित्तीय वर्ष 2016-17 से 2019-20, जो लगभग एक वर्ष बाद शुरू होने वाला है, में समंजित किया जाए।

(ii) उन सभी संबंधित परिसंपत्तियों सहित, इनमोशन वेगन प्रणाली के समग्र ब्लाक की सभी परिसंपत्तियां जो 31-03-2012 तक स्थापित होनी चाहिएं थीं, के संदर्भ में पिछले (संशोधन पूर्व) आदेश में अनुमत व्रचालन लागत और आरओसीई के प्रभाव के कारण, पिछली अवधि से संबंधित अतिरिक्त अधिशेष के रु. 4.44 करोड़ का शत-प्रतिशत समायोजन कर दिया गया है।

इस अवधि के दौरान लम्बित विभिन्न अनुमोदनों के कारण, प्रस्तावित पूंजीगत व्यय नहीं किया जा सका। परियोजना की कुल केपेक्स पूरी कर ली गई है और अब कार्यान्वयन में है। अनुरोध है कि इस समंजन को आगामी प्रशुल्क संशोधन के लिए आस्थगित कर दिया जाए क्योंकि मूल्य ह्रास और मरम्मत व अनुरक्षण का असर वर्तमान प्रशुल्क चक्र में अधिक होगा।

8.1. इस दौरान इस मामले पर कार्रवाई के दौरान पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 12 जून, 2015 के पत्र द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 के कुछ प्रावधानों की व्याख्या पर भारत के अटार्नी जनरल का मत संप्रेषित किया है। पोत परिवहन मंत्रालय ने अटार्नी जनरल का मत संप्रेषित करते हुए, इस प्राधिकरण को प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 के अनुसार सभी महापत्तन नयास पर व्रचालित बीओटी टर्मिनलों के प्रशुल्क के नियमन के लिए, अटार्नी जनरल के मत पर विचार करने का परामर्श दिया है।

8.2 तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल सहित सभी बीओटी टर्मिनल प्रचालकों को जो प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 के अनुसार प्रचालित है, हमारे पत्र सं. टीएएमपी/46/2015-मिस दिनांक 24 जुलाई, 2015 के द्वारा कहा गया कि प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार महापतन न्यासों पर प्रचालित बीओटी टर्मिनलों पर प्रशुल्क के नियमन के लिए निम्न विचार किया जाएगा। एमओपीटी को दी गई जानकारी का विवरण इस प्रकार है:-

- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 के खण्ड 2.13 के प्रयोजन के वित्तीय और व्यावसायिक मानकों को पूरा किया जाएगा। अधिशेष का 20% भाग प्रचालक के पास रहने की अनुमति होगी। केवल 20% से अधिक अधिशेष ही प्रचालक और उपयोक्ता में बराबर विभाजित किया जाएगा।
- (ii) खण्ड 2.13 के अनुसार, लेखा-परीक्षित लेखों के आधार पर प्रचालक द्वारा अर्जित आय ही वास्तविक आय मानी जाएगी न कि कोई 'नोशनल-आय'।
- (iii) प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/19/2013 दिनांक 2 जनवरी, 2015 के ठीक पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र के लिए गणित अधिशेष के पूर्नमूल्यांकन की प्रक्रिया आरंभ की जाएगी और कथित प्रशुल्क आदेश में निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी।

9. उपर्युक्त स्थिति के महेनज़र पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 24 जुलाई, 2015 के पत्र के परिप्रेक्ष्य में, दिनांक 20 जनवरी, 2015 के आदेश की समीक्षा संबंधी कार्रवाई, एसडब्ल्यूपीएल के समीक्षा आवेदन के साथ-साथ की जाती है।

10. एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत समीक्षा आवेदन पर कार्रवाई करने से पूर्व इस प्राधिकरण के जनवरी 2015 के आदेश के पैरा 12 (i) का संदर्भ लेना आवश्यक है। जैसा कि कथित पैरा में उल्लेख है कि इस प्राधिकरण के सभी प्रयास और तम्भी अनुवर्ती कार्रवाई तथा पर्याप्त समय और अवसर दिए जाने के बावजूद एसडब्ल्यूपीएल चुप्पी साथे रहा और इसने अपने सामान्य संशोधन-प्रस्ताव पर कार्रवाई के दौरान अपेक्षित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण नहीं दिया। लेकिन लाइसेंस धारक पत्तन द्वारा एसडब्ल्यूपीएल की वार्षिक लेखा परीक्षित लेखों की एक प्रति भी भेजी गई थी। जहां तक कि मूल वित्त रिपोर्ट की प्रति भी दी गई थी। एसडब्ल्यूपीएल का प्रशुल्क, एमओपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना और एसडब्ल्यूपीएल के वर्ष 2013-14 लेखा परीक्षित लेखों में दी गई सूचना के आधार पर संशोधित किया गया था।

11. इस मामले में, अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया का रिकार्ड इस प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध है। संबंधित पार्टियों की बातचीत के उद्धरण संबंधित पार्टियों को अलग-अलग भेज दिए जाएंगे। यह विवरण हमारी वेबसाईट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध करा दिया जाएगा।

12.1. यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि कथित आदेश के पैरा 12(XXV) में प्राधिकरण ने उल्लेख किया है कि यदि एसडब्ल्यूपीएल यह महसूस करे कि किसी भी लागत-मद की समीक्षा की आवश्यकता है तो पर्याप्त कारण और विस्तृत औचित्य बताए। वह (एसडब्ल्यूपीएल) इस प्राधिकरण से इस संबंध में अनुरोध कर सकता है। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कुछ मदों की पुनरीक्षा के लिए समीक्षा आवेदन प्रस्तुत किया गया है।

12.2. एसडब्ल्यूपीएल द्वारा मामले में कार्रवाई के दौरान, दिनांक 4 मार्च, 2015 तथा तत्पाश्चातिक पत्राचार में, जनवरी, 2015 के आदेश की निम्न मदों की समीक्षा के लिए आवेदन दिया है:-

- (i) टर्मिनल की कार्यदक्षता के बढ़ाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निवेश किया गया है।
- (ii) टर्मिनल की कार्य-दक्षता को ध्यान में नहीं रखा गया और उल्लिखित/निर्धारित लाभ से अधिक्य को 50% व्यवस्थित/समंजित करके लाभ पर कुठाराधात किया गया है।
- (iii) प्राधिकरण द्वारा विचारित निवेश और मूल्य ह्रास एसडब्ल्यूपीएल के आकलन से बहुत कम है।
- (iv) जनवरी 2015 के आदेश में प्राधिकरण में, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा योजित उपकरण-प्रचालन की उच्च-लागत कम कर देना।

(v) वर्तमान प्रशुल्क चक्र अर्थात् वित्तीय वर्ष 2013-14 से वित्तीय वर्ष 2015-16, वित्तीय वर्ष 2013-14 के लिए आकलित शुद्ध अधिशेष का किया जाने वाला समंजन अगले प्रशुल्क चक्र अर्थात् वित्तीय वर्ष 2016-17 से 2019-20 में आस्थगित कर दिया जाए।

12.3 यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि जनवरी 2015 के आदेश में निर्धारित प्रशुल्क उस लागत विवरणी पर आधारित था जिसमें वर्ष 2013-14 के लेखा परीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक और वर्ष 2014-15 तथा वर्ष 2015-16 के आकलनों पर विचार किया गया था। क्योंकि वर्तमान कार्रवाई में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा याचिका के परिप्रेक्ष्य में केवल 02 जनवरी, 2015 के आदेश की ही समीक्षा की जानी है। जनवरी 2015 के आदेश में उल्लिखित वर्ष 2013-14 के असल और वर्ष 2014-15 तथा वर्ष 2015-16 के आकलन वैसे ही माने जाएंगे। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे, 02 जनवरी, 2015 के प्रशुल्क आदेश से प्रासंगिक उद्धरण और उन पर हमारा सिलसिलेवार विश्लेषण, इस प्रकार है।

**(i) टर्मिनल की क्षमता बढ़ाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निवेश किया गया है।**

**(क) एसडब्ल्यूपीएल का कथन:**

एसडब्ल्यूपीएल ने कार्गो कारोबार की सीमित भंडारण सुविधा में सुधार लाने के लिए “इन-मोशन वेगन प्रणाली” में निवेश किया है और उसकी वर्थों पर उच्च क्षमता वाले “शिप-अनलोडर्स” में निवेश करने की योजना है। इन निवेशों से कार्यदक्षता में सुधार हुआ है और यही कारण है कि वित्तीय वर्ष 2013-14 में 8.53 मिलियन टन कार्गो का प्रहस्तन हुआ है।

**(ख) विश्लेषण:**

एसडब्ल्यूपीएल ने केवल उक्त तथ्य बताया है परंतु किसी प्रशुल्क/लागत मद की समीक्षा का अनुरोध नहीं किया है।

**(ii) प्राधिकरण द्वारा टर्मिनल की दक्षता को महत्व नहीं दिया गया है और निर्धारित सीमा से अधिक लाभ का 50% का समंजन करके कुठाराधात किया गया है:-**

**(क) एसडब्ल्यूपीएल का कथन:**

प्राधिकरण के दिशानिर्देश-2005 के अनुसार टर्मिनल की कार्यदक्षता को महत्व नहीं दिया गया, अपितु निर्धारित सीमा से अधिक लाभ का 50% समायोजित करके कुठाराधात किया गया है।

**(ख) 2 जनवरी, 2015 के आदेश के पैरा 12 v(ए) और v(एफ) से प्रासंगिक उद्धरण नीचे दिए जाते हैं:-**

”(ए) एस डब्ल्यू पी एल, वर्ष 2010-11 से 2013-14 तक कुल वास्तविक ट्रैफिक प्रहस्तन, अनुमानित 14.25 एम टी के विरुद्ध 20.04 मिलियन मीट्रिक टन था। इस प्रकार एस डब्ल्यू पी एल ने अनुमान से 40.6 प्रतिशत ज्यादा ट्रैफिक प्रहस्तित किया।

(एफ) हमारे द्वारा तैयार किये गये कीमत विवरण के अनुसार, एस डब्ल्यू पी एल ने रिटर्न से पहले 4034 लाख, 5431 लाख और 4984 लाख रुपये अतिरिक्त अधिशेष के रूप में अर्जित किये जिसका कुल औसत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए 4816 लाख रुपये आता है। इस प्रकार औसत कार्यशील पूंजी पर औसत अर्जित वापसी 34.5 प्रतिशत आती है, जैसा कि निम्न सारणी में दिखाया गया है,

₹ लाखों में

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11 से 2012-13 के औसत के लिए
एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित लाभांश के पूर्व वास्तविक अधिशेष	4034	5431	4984	4816.33
वास्तविक नियोजित पूँजी	14148	12673	15072	13964.00
नियोजित पूँजी पर वास्तविक अर्जित लाभांश	38.4%	39.3%	32.0%	34.5%

ऊपर विश्लेषित अनुमान और वास्तविक में अन्तर जो पिछले साइकल के लिए है तथा भौतिक परिमाप जैसे वास्तविक ट्रैफिक प्रहस्तन, वित्त प्रदर्शन, प्रचालन आय तथा व्यय 20 प्रतिशत (+) से अधिक है को देखा जा सकता है। पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 13(viii) में इस प्राधिकरण ने कहा था कि एस डब्लू पी एल द्वारा प्रक्षेपित अनुमानों को विश्वसनीय मान लिया गया है तथा समीक्षा के बाद यदि कोई गैर जरूरी या गलत अनुमान पाया गया तो यह प्रशुल्क में, प्रशुल्क मार्ग दर्शी के अनुसार समायोजित किया जाएगा। पिछले प्रशुल्क मार्गदर्शी में माने गये अनुमानों तथा वास्तविक में 40.6 प्रतिशत का धनात्मक अन्तर है। आगे, उर्फुक्त सारणी के अनुसार एस डब्लू पी एल ने, पिछले प्रशुल्क आदेश में 16 प्रतिशत आदेशित वापसी के विरुद्ध औसतन 34.5 प्रतिशत वापसी, कार्यशील पूँजी पर अर्जित की है।

प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.13 के अनुसार यदि पिछले प्रशुल्क साइकल में वास्तविक भौतिक और वित्त प्रदर्शन की समीक्षा, 20 प्रतिशत (+) अथवा (-) से अधिक अन्तर दिखाती है तब इसके कारण आया लाभ/घाटे का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क साइकल में समायोजित किया जाना चाहिए। प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 में उर्फुक्त व्यवस्था तथा पिछले प्रशुल्क आदेश में, ट्रैफिक प्रोजेक्शन सम्बंधित निष्केपण के अनुसार, एस डब्लू पी एल के वर्तमान प्रशुल्क साइकल में पिछले अधिशेष को समायोजित करने का मामला, प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 के अनुसार बनता है। ”

(ग) **विश्लेषण:**

प्राधिकरण और एसडब्ल्यूपीएल, बीओटी प्रचालकों हेतु प्रशुल्क - निर्धारण के लिए भारत सरकार द्वारा जारी 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से अधिशासित है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के 2.4.1 के खंडानुसार,

संबंधित प्रचालक की दक्षता/उत्पादन में सुधार से, लागत में कमी लाने हेतु पिछले प्रशुल्क चक्र में कार्य-दक्षता के परिणामस्वरूप लागत में आई वास्तविक कमी को प्रशुल्क निर्धारण में स्थान दिया जाना अपेक्षित है। उल्लिखित खंड के अनुसार, प्रचालक द्वारा हासिल की गई लागत में 50% ऐसी कमी और प्रचालक द्वारा स्थापित की लागत में यह कमी केवल दक्षता/ उत्पादन का परिणाम है, यह सुधार, आगामी प्रशुल्क वैधता-अवधि के लिए, इसे भी व्यय में लिया जाए। एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव पर जनवरी, 2015 के आदेश की प्रक्रिया के दौरान, एसडब्ल्यूपीएल ने कार्य दक्षता और प्राप्त उत्पादकता सुधार से संबंधित हमारे 04 जून, 2014 के पत्र के क्रम सं. 21 पर आपत्ति के बावजूद कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया, जैसा कि कथित आदेश के पैरा 7.1 में स्पष्ट किया गया है।

एसडब्ल्यूपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन में, जनवरी 2015 के आदेश में इस पहलू पर किसी प्रकार की त्रुटि का कोई उल्लेख नहीं किया है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे कि टर्मिनल के निर्धारित सीमा से अधिक लाभ 50% का समंजन करके कुठाराघात किया गया है, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वास्तविक की समीक्षा पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 की पिछली अवधि के अधिशेष के 50% का तथा आकलनों का, जिनका प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 के खण्ड 2013 के प्रावधानों के अनुसार संशोधन पूर्व आदेश में विचार किया गया है, समंजन किया गया है। जैसा कि कथित आदेश में कहा गया है, व्यावहारिक मानदंडों के संबंध में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक, कार्गो आवागन के संशोधन पूर्व प्रशुल्क आदेश विचारित आकलन के साथ-साथ प्रहसित वास्तविक कार्गो आवागमन में 40.6% की वृद्धिपरक बढ़ोत्तरी दिखाई देती है।

वित्तीय मानकों पर, जैसा कि कथित आदेश में उल्लेख किया गया है, नियोजित पूँजी पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 34.5% प्रत्यागम अर्जित किया गया है जो 20% से अधिक परिवर्तनशील है (16% स्वीकार्य आरओसीई + 20% परिवर्तनशीलता = 19.20%) इस प्रकार पिछली अवधि का अधिशेष, प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 के खंड 2.13 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण में समंजित कर लिया गया है। अतिरिक्त अधिशेष के 6,858 लाख में से 50% अर्थात् 3429 लाख रु. पर पिछले प्रशुल्क चक्र में समंजन के लिए विचार किया गया था। शेष का 50% अर्थात् 3429 लाख रु. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के प्रावधानों के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल की कार्यदक्षता को मान्यता देते हुए एसडब्ल्यूपीएल को रखने की अनुमति दी गई थी। इसलिए, लाभ पर कुठाराघात का प्रश्न ही नहीं उठता है।

(iii) **प्राधिकरण द्वारा विचारित निवेश और मूल्य ह्रास, एसडब्ल्यूपीएल के आकलन की तुलना में निम्नतर हैं:-**

(क) **एसडब्ल्यूपीएल का कथन :**

प्राधिकरण द्वारा विचारित निवेश और मूल्यह्रास, एसडब्ल्यूपीएल के आकलन की तुलना में कम है।

(ख) **02 जनवरी, 2015 के आदेश का प्रासंगिक उद्धरण [पैरा 12(XXI)(सी)] नीचे दिया जाता है:**

(ग). “अनुरोध के बावजूद, एसडब्ल्यूपीएल ने, आस्तियों के सकल ब्लाक में प्रस्तावित परिवंधन की वर्तमान स्थिति के बारे में जानकारी नहीं दी है। एमओपीटी ने सकल ब्लाक में प्रास्तवित परिवंधन के संदर्भ में यह पुष्टि की है कि इन-मोशन वेगन लोडर, एकल रेल लाइन एवं पूरक परिसंपत्तियों के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 30 जून 2014 को कमीशन किया गया है। जैसा कि पहले कहा गया है कि सकल ब्लाक में प्रस्तावित परिवंधन की वर्तमान स्थिति इस प्राधिकरण को उपलब्ध नहीं कराई गई है। अतः यह प्राधिकरण वर्तमान प्रशुल्क चक्र के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित सकल ब्लाक के कुल जोड़ पर निर्भर करता है जिसमें प्रस्तावित परिवंधन का स्थानान्तर के लिए मामूली समायोजन वर्ष 2013-14 से 2014-15 के दौरान, एसडब्ल्यूपीएल के 2013-2014 के वार्षिक ऑडिट खाते के आधार पर किया गया है। वर्ष 2013-2014 सकल ब्लाक के संवर्द्धन में प्रस्तावित 8500 लाख ब्लाक में से वर्ष 2013-2014 के वार्षिक ऑडिट खातों रिपोर्ट के अनुसार वास्तवित समायोजन 251 लाख है। बाकी बचे कुल ब्लाक ( 8500 लाख - 251 लाख= 8249 लाख) का समायोजन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 में प्रस्तावित है परंतु इसकी सूचना वार्षिक खातों में नहीं दी गई, हमारे विश्लेषण के अनुसार वर्ष 2014-15 में स्थानान्तरित कर दिया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अन्य अतिरिक्त संवर्द्धन पर विश्लेषण कर भरोसा किया जाता है। संक्षेप में, कुल परिवर्द्धन विश्लेषण की तुलना एसडब्ल्यूपीएल के परिवर्धन प्रस्ताव की तुलना में इस प्रकार है।

(रु.लाखों में)

एस डब्ल्यू पीएल द्वारा आकलित समग्र ब्लॉक में कुल वृद्धि- वर्षवार				टीएएमपी द्वारा विचारित समग्र ब्लॉक में कुल वृद्धि- वर्षवार (वास्तविक व आकलित 2013-14 व 2014-15 तथा 2015-16)			
2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14 वास्तविक अनुसार	2014-15	2015-16	Total
8,500	6,800	3,500	18,800	251	15,049	3,500	18,800

(ग) विश्लेषणः

आदेश के उपर्युक्त पैरा से यह सुस्पष्ट है कि जनवरी, 2015 का आदेश पारित करते समय एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए आकलित रु.18,800 लाख के कुल निवेश पर विचार किया गया था वशर्ते वर्ष 2013-14 से 2014-15 में प्रस्तावित 'अतिरिक्तयों' के 'ग्रॉस ब्लॉक' में स्थानांतरित करने की छोटे-छोटे समंजन किए जाएं। यह एसडब्ल्यूपीएल के वर्ष 2013-14 के लेखा परीक्षित वार्षिक में उल्लिखित वास्तविक अतिरिक्तयों पर आधारित है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के पिछले प्रशुल्क चक्र के आगामी प्रशुल्क चक्र के लिए विश्लेषण जैसा कि कथित आदेश के पैरा 12(iii)(ग) में किया गया है, एसडब्ल्यूपीएल के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखों में उल्लिखित शुद्ध स्थायी परिसंपत्तियों पर विचार किया गया है। यह तात्पर्य है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए निवेशों पर विचार किया गया है।

उपर्युक्त के परिपेक्ष्य में, एसडब्ल्यूपीएल का यह कथन कि विचारित निवेश उनके द्वारा किए गए निवेश से कम है, सही नहीं है। जैसा कि अब इसमें कोई त्रुटि नहीं है, इस मद की समीक्षा अनिवार्य नहीं है।

(घ) प्राधिकरण के आदेश दिनांक 02 जनवरी, 2015 (पैरा – 12(XVII)) के प्रासंगिक उप-पैरा) का उद्धरण नीचे दिया जाता है:-

"31 मार्च 2014 में मौजूदा संपत्ति के सकल ब्लॉक के लिए मूल्यहास वर्ष 2014-2015 व 2015-2016 के लिए वर्ष 2013-2014 के इसके वार्षिक खातों में बताए गए स्तर पर मानी जाती है। वर्ष 2014-2015 व 2015-2016 में प्लांट व मशीनरी के अन्तर्गत प्रस्तावित परिवर्धनों के लिए मूल्यहास जैसा की नीचे व्याख्यित किया जाता है, माना जाता है।

प्लांट व मशीनरी पर मूल्यहास यह देखा जाता है कि वर्ष 2013-14 से 2015-2016 के प्रत्येक वर्ष के लिए संपत्ति पर सकल ब्लॉक पर 15 प्रतिशत प्रतिवर्ष अनुमानित की जाती है। प्लांट व मशीनरी के लिए वर्ष 2013-14 के लिए बताये गये वास्तविक मूल्यहास के आधार पर, उचित सकल ब्लॉक पर मूल्यहास दर 10.5 प्रतिशत आती है। ऐसा होते हुए, मूल्यहास वर्ष 2014-15 व 2015-16 में माने गये संशोधित परिवर्धनों पर प्लांट व मशीनरी पर 10 प्रतिशत मानी जाती है जिसे आगे के अनुच्छेदों में चर्चित किया जाता है।

30 जून 2014 को साधिकारित अन्तरगति वैगत लोडर पर मूल्यहास जैसा कि एमओपीटी ने बताया है, वर्ष 2014-15 के लिए 01 जुलाई 2014 से 31 मार्च 2015 तक नौ महीनों के लिए

माना जाता है। वर्ष 2014-15 व 2015-16 में प्लांट व मशीनरी के सकल ब्लॉक के बारे में, एसडब्ल्यूपीएल अथवा एमओपीटी द्वारा उपलब्ध कराये गये संपत्ति को साधिकार करने के ठीक तारीख के आभाव में आगामी अनुच्छेदों में व्याख्या किये गये कारण के लिए, यह कल्पित किया जाता है कि संपत्तियां वर्ष के मध्य में परिनियोजित किये जाएंगे व तदनुसार संपत्ति के सकल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के वर्ष में छः महीनों के लिए मूल्यहास नियत की जाती है। आगामी वर्ष के लिए, पूरे साल का मूल्यहास नियत किया जाता है। निर्माण अवधि के दौरान खर्च रु 8.70 करोड़ प्रारम्भिक खर्च सिविल व उपस्कर लागत के अन्दर पूंजीकृत करना पहले प्रस्तावित था व प्रयोज्य दरों पर मूल्यहास किया गया। पिछले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, इस मद का अलग से बर्ताव किया गया व संपत्ति के सकल ब्लॉक से निकाला गया व खर्चें प्रोजेक्ट की शेष अवधि में परिव्याप्त किये गये। मौजूदा प्रशुल्क समीक्षा अभ्यास में, एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध के बाबजूद यह समायोजन नहीं किया है।

हमारे द्वारा माने गये संशोधित लागत विवरण में, प्रारम्भिक खर्च के पूंजीगत भाग पर मूल्यहास संपत्ति के शुद्ध ब्लॉक के फलस्वरूप समायोजन से बाहर किया जाता है। प्रारम्भिक व्यय बट्टा खाता एसडब्ल्यूपीएल द्वारा माने गये रु 10 लाख की बजाय विगत प्रशुल्क आदेश में माने गये स्तर पर लगाई गई पूंजी से उचित संशोधन के साथ मानी जाती है।

उपरोक्त संशोधन की दशा में, लागत विवरण में माना गया मूल्यहास 2013-14 के वास्तविकों के आधार पर रु 1854 लाख, वर्ष 2013-2014 के वास्तविकों के आधार पर रु 1854 लाख, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः रु 2671 लाख व रु 3356 लाख तत्संबंधित अवधि के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु 2215 लाख, रु 3490 लाख व रु 4135 लाख की अपेक्षा है।”

(इ) विश्लेषण :

इस प्रधिकरण द्वारा पारित आदेश में एसडब्ल्यूपीएल के प्रशुल्क निर्धारण में विचारित मूल्यहास के बारे विस्तृत विवेचन किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन में केवल सामान्य निवेदन किया है कि प्राधिकरण द्वारा विचारित मूल्यहास आकलन से कम है। इसके लिए को त्रुटि बताते हुए कोई तथ्य या आंकड़े नहीं दिए गए हैं, जैसा कि प्रधिकरण द्वारा मूल्यहास के आकलन में दिए गए हैं। वर्ष 2013-14 के लिए मूल्यहास, एसडब्ल्यूपीएल के वर्ष 2013-14 के लेखा परीक्षित वार्षिक खातों में उल्लिखित आंकड़ों के आधार पर किया गया है। जहां तक वर्ष 2014-15 और 2015-16 के मूल्यहास का प्रश्न है, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा संयंत्रों और मशीनों पर कुल ब्लॉक पर 15% की दर से मूल्यहास गणित किया गया था। उसमें संशोधन करके, वर्ष 2013-14 के लिए संयंत्र और मशीनरी के समग्र ब्लॉक पर 10.5% की दर से वास्तविक मूल्यहास के आधार पर, संयंत्र और मशीनरी की परिसंपत्तियों के समग्र-ब्लॉक पर 10.5% के मूल्यहास पर विचार किया गया है। इसके अलावा 30 जून 2014 को लगाए गए “इन-मोशन वेगन लोडर” पर वर्ष 2014-15 में 01 जुलाई, 2014 को 6 माह के लिए मूल्य हास पर विचार किया था। एसडब्ल्यूपीएल या एमओपीटी द्वारा परिसंपत्तियां स्थापित करने के सही तिथि उपलब्ध न होने की स्थिति में स्थापित अतिरिक्त परिसंपत्तियां पर यह मानते हुए कि वे वर्ष के मध्य में स्थापित कर ली जाएंगी केवल छः माह के मूल्यहास गणित किया गया था। इसके अलावा, निर्माण अवधि के दौरान प्राथमिक व्यय को छोड़ते हुए, मूल्यहास को संशोधित किया गया है क्योंकि इस मद पर अलग से विचार किया गया था।

उपर्युक्त विश्लेषण से देखा जा सकता है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा जनवरी, 2015 के आदेश में मूल्यहास की समीक्षा रिकार्ड के अनुसार, जनवरी 2015 के आदेश की समीक्षा के लिए विचारित निवेश और मूल्यहास के संबंध में कोई स्पष्ट त्रुटि नहीं बताई गई है।

(iv). **एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दर्शायी गई अधिक प्रचालन लागत को जनवरी, 2015 के आदेश में कम किया जाना**

(क) **एसडब्ल्यूपीएल का कथन:**

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उपकरणों के आधुनिकीकरण पर निवेश का आकलन प्रस्तुत किया गया था। अतः एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उपकरणों की उच्च प्रचालन लागत बताई गई थी जिसे प्रशुल्क प्रस्ताव पर विचार करते समय संशोधित करते हुए प्राधिकरण द्वारा कम कर दिया गया है।

(ख) 02 जनवरी, 2015 के आदेश के पैरा 12(xiii) का प्रासंगिक उद्धरण नीचे दिया जाता है:

“(xiii) अनुमानित उपस्कर चलन लागत में तीन लागत घटकों को सम्मिलित करती है अर्थात् विजली, इंधन व मरम्मत व अनुरक्षण जिन्हें रगतद्वीप चर्चित किया जाता है।

(क) “वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए विजली व ईधन लागत के अनुमान करने के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित विजली व ईधन लागत को माना है व यातायात वृद्धि के लिए समायोजन किया है व 6.5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि प्रायोगिक की है। हमारे अनुमानों में, वर्ष 2013-14 के ईधन व वास्तविक विजली लागत को आधार लेने व एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपनाये गये 6.5 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक के बजाए 6 प्रतिशत पर प्रतिबंधित के सिवाय, विजली व ईधन खपत समान दृष्टिकोण से अनुमानित की जाती है।

(ख) वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक मरम्मत व अनुरक्षण लागत खपत की गयी भंडारों व अतिरिक्त कलपूर्जों सहित रु 887 लाख बतायी जाती है। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सिविल वर्क के सकल मूल्य पर मरम्मत व रख-रखाव लागत 1.5 प्रतिशत पर अनुमानित की है व मशीनी उपस्कर व अन्य संपत्ति के मरम्मत व रख-रखाव के लिए सकल मूल्य पर 3 प्रतिशत व भंडारों व अतिरिक्त कलपूर्जों की खपत वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक भंडारों व अतिरिक्त कलपूर्जों की खपत पर 6.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि प्रयोज्य करते हुए अनुमानित की जाती है व यातायात वृद्धि के लिए समायोजित की जाती है। तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित मरम्मत व अनुरक्षण लागत क्रमशः रु 1131 लाख, रु 1364 लाख व रु 1511 लाख है। हमारे द्वारा तैयार किये गये लागत विवरण में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु 1131 लाख की अपेक्षा वार्षिक खातों में बताये गये वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2013-14 के लिए मरम्मत व अनुरक्षण लागत रु 706.50 लाख मानी जाती है।

वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए 31 मार्च 2013 में संपत्तियों के मौजूदा संपदा ब्लॉक सकल ब्लॉक के लिए वर्ष 2013-14 में व अनुरक्षण, वास्तविक मरम्मत व अनुरक्षण लागत पर 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि प्रयोज्य करते हुए अनुमानित की जाती है।

इस चक्र में जुड़ने वाले प्रस्तावित संपत्ति पर बढ़ते हुए मरम्मत व अनुरक्षण लागत की देखभाल के लिए, मरम्मत व अनुसरण लागत सिविल संमति पर 1 प्रतिशत व पिछले प्रशुल्क आदेश में

अनुसरण किये गये दृष्टिकोण के अनुसार इस विश्लेषण में विचार किये गये संपत्ति के सकल ब्लाक पर संशोधित परिग्रहीतियां के संदर्भ में अन्य संपत्ति व मर्शीनी उपस्कर के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की जाती है। यह दृष्टिकोण दूसरे व्यक्तिगत टर्मिनलों जैसे विशाख कंटेनर प्राइवेट लिमिटेड वीसीटीपीएल, मेसरस टीएम इन्टरनेशनल लाजिस्टिक्स लिमिटेड टीएमएलएल, वाइजैग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड वीएसपीएल व एसडब्ल्यूपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश नवम्बर 2010 में भी समान रूप से प्रयोज्य किया जा चुका है।

(ग) तदनुसार, वर्ष 2014-15 व 2015-16 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु 1817 लाख व रु 2067 लाख के अपेक्षा उपकरण चलाने की संशोधित लागत इसी अवधि के लिए रु 1489 लाख व रु 1700 लाख आती है।"

(ग) विश्लेषण:

इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उपकरणों की प्रचालन लागत के आकलन में किए गए संशोधनों को सही ठहराते हुए जारी किया गया एक व्यावहारिक आदेश है। जैसा कि कथित आदेश में कहा गया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचारित वर्ष 2013-14 के अनुमानों की अपेक्षा वर्ष 2013-14 के लेखा-परीक्षित खातों में दी गई विद्युत ऊर्जा और ईंधन की वास्तविक लागत पर विचार किया गया था। इसके अलावा केवल वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए ईंधन और बिजली की लागत के आकलन में किया गया संशोधन वार्षिक बढ़ोत्तरी दर 6.5% की बजाए 6% तक सीमित करना है जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 की वास्तविक बिजली और तेल की वास्तविक लागत को आधार मानते हुए अपनायी है। जहां तक मरम्मत और अनुरक्षण लागत का प्रश्न है, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित 1131 लाख रु. की अपेक्षा, वार्षिक लेखा में दी गई वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण राशि 706.50 लाख रु. पर विचार किया गया था। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत हेतु वर्ष 2013-14 की वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण पर 6% बढ़ोत्तरी करने के बाद ली गई है। समग्र ब्लॉक के लिए मरम्मत और अनुरक्षण का आकलन सिविल परिसंपत्तियों पर 1% मर्शीनी उपकरणों और अन्य पर 2% गणित की गई था जबकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सिविल कार्यों की कुल लागत पर मरम्मत और अनुरक्षण का आकलन 1.5% मर्शीनी उपकरणों और अन्य परिसंपत्तियों की कुल कीमत पर 3% गणित की गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने प्राधिकरण द्वारा दिए गए कारणों पर आपत्ति की है और न ही पिछले आदेश में विचारित उपकरण प्रचालन लागत के आकलन में तथ्यपरक और अंकड़ों सहित किसी त्रुटि का कोई दावा किया है। इस प्रकार, कोई कारण प्रतीत नहीं होता है कि आदेश की इस मद पर पुनर्विचार किया जाए।

(v). वर्तमान प्रशुल्क चक्र अर्थात् वित्तीय वर्ष 2013-14 से 2015-16 में वित्तीय वर्ष 2013-14 के लिए मूल्यांकित शुद्ध अधिशेष का समंजन अगले प्रशुल्क चक्रवित्तीय वर्ष 2016-17 से 2019-20 में आस्थगित करना।

(क) एसडब्ल्यूपीएल का कथन:

वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान मूल्यांकित शुद्ध अधिशेष को भी वर्तमान प्रशुल्क चक्र अर्थात् वित्तीय वर्ष 2013-14 से 2015-16 में समंजित करने पर विचार किया गया है। अनुरोध किया जाता है कि वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान मूल्यांकित शुद्ध अधिशेष को अगले प्रशुल्क संशोधन चक्र वित्तीय वर्ष 2016-17 से 2019-20 जो एक वर्ष बाद आरंभ होने वाला है, में समंजित किया जाए।

(छ) 02 जनवरी, 2015 के आदेश के पैरा 12(xxiv) का प्रासंगिक उद्धरण नीचे दिया जाता है:

”शुल्क के दर की शुरूआती मियाद पिछले शुल्क आदेश में 31 मार्च 2013 तक थी जिसे समय-समय पर बढ़ाया गया एवं अंतिम वृद्धि 31 दिसम्बर 2014 तक दी गई एसडब्ल्यूपीएल शुल्क दर का विस्तारन की शर्त, अतिरिक्त अधिक्य यदि हो, को पूर्ण समायोजन इसके अलावा स्वीकार्य कीमत एवं अनुमति योग्य लाभ का 01 अप्रैल 2013 के बाद के टैरिफ़ का निर्धारण करता है। वर्ष 2013-14 का सम्मिलित लागत विवरण 5179 लाख रूपये का अतिरिक्त अधिक्य दिखलाता है। यह 2013-14 अतिरिक्त अधिक्य बराबर रूप में 2014-15 एवं 2015-16 में समाहित किया गया है क्योंकि शुल्क की मात्रा का पुनर्वलोकन, विचारित तीन वर्ष यानि 2013-14 -2015-16 की स्थिति के आधार पर होती हैं, नेट अधिक्य वर्ष 2013-14 एवं 02 जनवरी 2015 तक स्वत ही सम्मिलित हो जाएगा जब वर्तमान चक्र के लिए शुल्क निर्धारण होगा।”

(ग) विश्लेषण:-

(i). इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2013-14 के लिए 5179 लाख रु. का अतिरिक्त अधिशेष जनवरी 2015 के आदेश में, विस्तारपूर्वक दिए गए कारणों से प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2014-15 और 2015-16 में, जिसके लिए वह अनुमोदित किया गया था, बराबर समायोजित कर दिया गया था।

(ii). एसडब्ल्यूपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन में वर्ष 2013-14 के लिए आकलित 5179 के शुद्ध अधिशेष का समंजन, अगले प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2016-17 से 2019-20 तक आस्थगित करने का अनुरोध किया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा समंजन के ऐसे आस्थगन के लिए कोई कारण नहीं दिया गया है।

(iii). जैसा कि आदेश के पैरा 12(XXIV) में उल्लिखित है, एसडब्ल्यूपीएल के संशोधन पूर्व दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2013 तक निर्धारित थी। और 01 अप्रैल 2013 से उनका पुनर्निधारण किया जाना था। इस प्राधिकरण एसडब्ल्यूपीएल के तत्कालीन दरमानों के वैधता बढ़ाने के बारे में समय-समय पर आदेश जारी करते समय विशेष रूप से उल्लेख किया है कि एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों की वैधता तिथि सर्त बढ़ायी जाती है कि स्वीकार्य लागत और 01 अप्रैल 2013 के बाद का अनुज्ञेय प्रत्यागम (प्रतिलाभ) से अतिरिक्त अधिशेष, इसके वास्तविक और परियोजित की समीक्षा के दौरान, आगे किए जाने वाले प्रशुल्क निर्धारण में पूरी तरह समायोजित कर दिए जाएंगे। सभी महापतन न्यासों और वी ओ टी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए यह दृष्टिकोण समान रूप से अपनाया जाता है। क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा त्रुटि नहीं बतायी गई है इस बिन्दु पर जनवरी 2015 के आदेश की समीक्षा का प्रश्न ही नहीं उठता है।

(vi). संबंधित परिसंपत्तियों सहित, इन-मोशन वेगन प्रणाली तथा एकल रेल लाइन की 31 मार्च 2012 तक स्थापना किए जाने के परिप्रेक्ष्य में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के लिए अतिरिक्त अधिशेष की समस्त राशि रु. 4.44 करोड़, शत-प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित की जाए।

(क) समीक्षा आवेदन में एसडब्ल्यूपीएल का कथन:-

(i) इस प्राधिकरण द्वारा अपने 02 जनवरी 2015 के आदेश में अतिरिक्त अधिशेष की समस्त राशि अर्थात् रु.4.44 करोड़ का समायोजन वर्ष 2014-15 और 2015-16 में किया है। ऐसा संशोधन पूर्व आदेश में निर्धारित, संशोधन पूर्व प्रशुल्क चक्र में विचारित संबंधित परिसंपत्तियों सहित इनमोशन वेगन लोडिंग प्रणाली (जो 31 मार्च 2012 तक स्थापित न

की जा सकी) के समग्र ब्लॉक के संदर्भ में अनुमत्त प्रचालन लागत और आरओसीई के प्रभाव के कारण किया गया है।

(ii) इस अवधि के दौरान तम्बिन अनुमोदनों के कारण, प्रस्तावित पूँजीगत व्यय न किया जा सका। परियोजना की कुल केपेक्स पूरी कर ली गई है और अब कार्यान्वयन में है। अनुरोध है कि इस समंजन को आगामी प्रशुल्क संशोधन के लिए आस्थित कर दिया जाए क्योंकि मूल्य ह्रास और मरम्मत व अनुरक्षण का असर वर्तमान प्रशुल्क चक्र में अधिक होगा।

(ख) 02 जनवरी 2015 के आदेश का पैरा 12 (वी) (जी) का प्रासंगिक अंश

”पिछले अधिशेष का समायोजन करने से पहले यह सम्बित है कि इस प्राधिकरण द्वारा नवम्बर 2010 के आदेश में लिये गये निर्णय को देखा जाये। इस प्राधिकरण ने नवम्बर 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 13 (xxiv) में, उस समय की आधार दरों में 9.5 प्रतिशत की छूट को प्रभावी किया है छूट की यह मात्रा इस शर्त पर आधारित थी कि 1 अप्रैल 2012 तक गतिशील वेगन लोडिंग तथा एकल रेल लाइन (पूरक सम्पत्तियों के साथ) अतिरिक्त परिसम्पत्तियां कमीशन की जायेंगी। कहे गये आदेश के मुताबिक एम ओ पी टी तथा एस डब्लू पी एल बताये कि क्या 31 मार्च 2012 तक ये परिसम्पत्तियां स्थापित हो चुकी हैं, यदि ये परिसम्पत्तियां जैसा कि माना गया था, कमीशन नहीं हुई हैं तब आदेश की आवश्यकतानुसार, एस डब्लू पी एल, इस प्राधिकरण से, आगे की निर्धारित समीक्षा, अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष जो एस डब्लू पी एल द्वारा नवम्बर 2010 के कथित आदेश में प्रशुल्क निर्धारण करते वक्त, इस अतिरिक्त को कुल बन्द में मानते हुए आया था, का समायोजन करने के लिए सम्पर्क करें। पिछले आदेश में, नेट योग से कुल बन्द की तर्ज वर्ष 2010-11 में 354 लाख, 2011-12 में 115.5 लाख और 2012-13 में (10667 लाख में से 2 एचएमसी कुल लागत 1629 लाख रूपये कम करके) 9038 लाख रूपये मानी गई। इस प्रकार कुल योग से कुल बन्द की तर्ज 9507.75 लाख रूपये जैसा कि पैरा 13 (xxi)(जी) की सारणी में दिया गया है, माना है।

पिछले आदेश में मानी गई ऊपर की तरह अनुमानित स्थिति के विरुद्ध, एस डब्लू पी एल के अंकेक्षित खातों में वास्तविक योग से कुल बन्द, और फार्म 4 ए में 11 लाख, 142 लाख और 4777 लाख रूपये 2010-11 से 2012-13 के लिए बताया गया जो सबकुछ जोड़कर 4930.00 लाख होता है। यह बात समझ में आती है कि वर्ष 2012-13 में जोडे गये 4616 लाख रूपये, एस डब्लू पी एल द्वारा 2012-13 में एच एम सी (एस) को बदलने के लिए हैं जैसा कि इसके प्रस्ताव में था। वास्तविक योग से कुल बन्द परिसम्पत्तियां, पिछले आदेश में माने गये कुल बन्द परिसम्पत्तियों में बड़ा अन्तर है। एस डब्लू पी एल ने अपने वर्तमान प्रस्ताव में कहा है कि गतिशील वेगन लोडिंग व्यवस्था मार्च 2014 में कमीशन की जायेगी जो वास्तव में एम ओ पी टी द्वारा, जून 2014 में कमीशन की गई बतायी गई ऊपर की स्थिति से यह निकलता है कि गतिशील वेगन लोडिंग से सम्बित है, एकल रेल लाइन और पूरक सम्पत्तियां, एस डब्लू पी एल द्वारा 31 मार्च 2012 तक स्थापित नहीं की गई थी जो नवम्बर 2000 के आदेशानुसार कमीशन होनी थी। समय रहते न तो एम ओ पी टी ने तथा न ही एस डब्लू पी एल ने, आदेश में विशेष दिशा निर्देश के बावजूद, देरी के बारे में वास्तविक स्थिति से इस प्राधिकरण को अवगत कराया। इस प्राधिकरण के दिशानिर्देशों को पालन न करने का कारण, वर्तमान कार्य में स्पष्ट नहीं किया गया। इसके बावजूद, जबकि दोनों एम ओ पी टी या एस डब्लू पी एल से निवेदन किया गया था आगे वर्तमान काग्रवाही के दौरान निवेदन के बावजूद एस डब्लू पी एल ने, इन परिसम्पत्तियों के कमीशन की निश्चित तारीख, कुल बन्द और

अतिरिक्त अधिशेष, 2010-11 से 2012-13 में, गतिशील वेगन लोडिंग, एकल रेल लाइन और पूरक सम्पत्तियों (पिछले आदेश में अनुमानित) तथा इस खाते में आगे के प्रशुल्क में समायोजन के बारे में मांगी गई आवश्यक जानकारी को उजागर नहीं किया गया।

निवेदित सूचनाओं को, एस डब्लू पी एल द्वारा उपलब्ध नहीं कराया गया, गतिशील वेगन लोडर का अस्थापन, एकल रेल लाइन परिसम्पत्तियों की इजाजत, 2012-13 में कुल बन्द के अतिरिक्त के प्रभाव की समीक्षा की व्याख्या नीचे की गई है। मूल्यहास, मरम्मत और रख रखाव लागत, बीमा और 16 प्रतिशत आर ओ सी ई कुल बन्द में निम्न योग पर गतिशील वेगन लोडिंग से सम्बन्धित, एकल रेल लाइन पूरक परिसम्पत्तियों का अनुमान ओर पिछले प्रशुल्क रिविजन में आदेशीत की समीक्षा में 888 लाख रूपये आता है जैसा नीचे दिया गया है।

पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 13(xxii) (डी) में वर्ष 2012-13 में गतिशील वेगन लोडिंग, एकल लाइन और पूरक सम्पत्तियों को माना गया किंतु एस डब्लू पी एल द्वारा 31 मार्च 2012 तक कमीशन नहीं किया गया, इस सम्बन्ध में इनको जोड़ने के प्रभाव

(रु.लाखों में)

विवरण	वर्ष 2012-13 में समग्र ब्लॉक में बृद्धि	मूल्यहास	मरम्मत	बीमा	आरओसीई 16%	योग
क	ब	ग	घ	ड.	च	ब = के से ज
<b>सिविल</b>						
- भंडारण उप स्टेशन	2,050.00	43.05	20.50	12.30	321.11	396.96
-एकल लदान के सिलो और पश्चिमीबंद सशक्त करना	35.00	1.47	0.35	0.21	5.36	7.39
<b>प्लांट एंड मशीनरी</b>						
-एक रीक्लेमर रेलवे लदान प्रणाली के लिए	1,500.00	77.55	30.00	9.00	227.59	344.14
-कनवेयर लिंग वाली सिलो और वर्तमान प्रणाली	290.00	29.99	5.80	1.74	41.60	79.13
<b>सिलो और रेल लाइन के लिए विद्युत प्रणाली</b>	47.25	2.44	0.95	0.28	7.17	10.84
<b>रेलवे साइडिंग</b>	220.00	10.21	4.40	1.32	33.57	49.49
<b>योग</b>	<b>4,142.25</b>	<b>164.71</b>	<b>62.00</b>	<b>24.85</b>	<b>636.41</b>	<b>887.96 लाख शून्यान्तित</b>

इस प्रकार उपर्युक्त प्रभावशाली विश्लेषण के आधार पर यह देखा जाता है कि एस डब्लू पी एल को, परिसम्पत्तियों से सम्बन्धित गतिशील वेगन लोडिंग सिस्टम, एकल रेलवे लाइन (सम्बन्धित परिसम्पत्तियों के साथ) के कमीशन में देरी के कारण अवांछित बढ़ा हुआ अधिशेष मिला जो पिछले आदेश में अनुमानित स्तर से आकलन करने पर 888 लाख हुआ।

इसलिए, सारा आवांछित कायदा, 888 लाख जो एस डब्लू पी एल को, ऊपर संबंधित कुल बन्द में जोड़ने से, पिछले प्रशुल्क आदेश में, प्रशुल्क निर्धारण की क्रिया में एस डब्लू पी एल के अनुमानों पर विश्वास से हुआ, को वर्तमान प्रशुल्क साइकल में समायोजित करने हेतु माना जाता है।

जैसा कि पहले कहा गया है कि पुनरावृति की कीमत पर यह कहा जाता है कि हमारे द्वारा उपर्युक्त प्रभाव का अनुमान, एस डब्लू पी एल द्वारा आवश्यक सूचनाओं को उपलब्ध न कराने के कारण किया गया। यदि एस डब्लू पी एल ने, ऊपर वर्णित किसी परिसम्पत्ति को वर्ष 2012-13 में लगाया या कमीशन किया हुआ हो तो यह आवश्यक विवरण के साथ इस स्थिति तथा आंकड़ों की समीक्षा तथा आदेश के निर्धारण में इसके प्रभाव के पूनर्वर्लोकन हेतु इस प्राधिकरण के पास आ सकता है।

(ग) विश्लेषणः

(i) जैसा कि जनवरी 2015 के आदेश के पैरा 12(वी)(जी) में उल्लेख किया गया है कि अधिशेष प्राधिकरण द्वारा आकलित इन मोशन वेगन लोडिंग प्रणाली, एकल लाइन और संबंधित सामग्री 31 मार्च 2012 तक न लगाने के कारण एसडब्ल्यूपीएल को उपार्जित रु. 888 लाख है। जनवरी 2015 के आदेश में रु. 888 लाख का समायोजन 2014-15 और 2015-16 में किया है क्योंकि वर्ष 2013-14 इस आदेश के जारी होने तक समाप्त हो चुका था।

(ii) अब समीक्षा आवेदन में एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध किया है कि प्रस्तावित केपेक्स इन मोशन वैगन प्रणाली और संबंधित परिसंपत्तियां 31-3-2012 तक लम्बित अनुमोदनों के न मिलने के कारण उस समय तक नहीं लगायी जा सकी है।

इसलिए एसडब्ल्यूपीएल ने रु. 888 लाख को वर्तमान प्रशुल्क चक्र के वर्ष 2014-15 और 2015-16 की छोटी सी अवधि में समायोजन की अपेक्षा अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजन करने का अनुरोध किया है।

यहां कथित आदेश के पैरा 12(वी)(एच) की ओर ध्यान देना प्रासंगिक होगा कि संशोधन पूर्व प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2010-11 से 2012-13 में मूल्यांकित रु.7746 लाख में, रु. 888 लाख अधिशेष जो एसडब्ल्यूपीएल की तरफ हैं इनमोशन वेगन प्रणाली और संबंधित परिसंपत्तियों के कारण बनता है, शामिल हैं। जनवरी, 2015 के आदेश में दिए गए कारणों से अर्थात् रु. 888 लाख का अधिशेष आकलित और वास्तविक राशि के कारण नहीं है अपितु निर्धारित अवधि में संबंधित परिसंपत्तियां न लगाने के कारण है, का समस्त रु. 888 लाख के समायोजन पर विचार किया गया था। इस प्रकार रु.7746 लाख में से रु. 888 लाख कम करके (अर्थात् 7746 लाख – 888 लाख) और इसका 50 प्रतिशत अर्थात् रु.3429 लाख के बारे में कथित आदेश में विचार किया गया था।

आदेश के कथित पैरा में उल्लिखित कारणों से कि निर्धारित प्रशुल्क फरवरी 2015 से 31 मार्च 2016 तक 14 माह की सीमित अवधि के लिए होगा न कि 3 वर्ष की सामान्य प्रशुल्क चक्र अवधि के लिए होगा तथा प्रशुल्क में उतार चढ़ाव को सही करने और न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लि. (एनएसआईसीटी), गेटवे टर्मिनल इंडिया प्रा. लि. (गेटीआईपीएल), पीएसए, एसआईसीएल, टर्मिनल्स लि. (पीएसएएसआईसीएएल) जैसे अन्य प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण के निर्णय से सुराग लेकर प्रशुल्क को कृत्रिम

तरीके से कम करने से रोकने के लिए रु. 3429 लाख का पांच वर्षों में समायोजन करने पर विचार किया गया जिसमें से 2014-15(फरवरी-2015) में रु. 114 लाख और रु. 686 लाख वर्ष 2015-16 में, अर्थात् प्रशुल्क आदेश के अनुसार पिछले 14 माह में समायोजन पर विचार किया गया तथा यह निर्णय लिया गया कि रु. 2629 लाख के बाकी अधिशेष पर अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजन पर विचार किया जाएगा।

(घ) एसडब्ल्यूपीएल ने अब अपने समीक्षा आवेदन में 31 मार्च 2012 तक इनमोशन वेगन प्रणाली और संबंधित परिसंपत्तियां स्थापित करने में हुई देरी की व्याख्या की है। एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि कथित परिसंपत्तियां स्थापित कर दी गई हैं और अब प्रचालन में हैं। एस डब्ल्यूपीएल ने यह उल्लेख करते हुए कि मूल्यहास और मरम्मत वर्तमान प्रशुल्क चक्र में उच्चतर होगी, अनुरोध किया है कि रु. 888 लाख का समायोजन, प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क चक्र में किए गए शत प्रतिशत समायोजन की बजाए आगामी प्रशुल्क में किया जाए। परिसंपत्तियों पर मूल्यहास प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.7.1 के अनुसार 'स्ट्रेट लाइन मैथड' के अनुसार अनुमत है। अतः एसडब्ल्यूपीएल का कहना है कि वर्तमान प्रशुल्क चक्र में मूल्यहास उच्चतर होगा सही नहीं माना जा सकता। एसडब्ल्यूपीएल ने औचित्य स्पष्ट नहीं किया है कि नई नियोजित इनमोशन वेगन प्रणाली के लिए मरम्मत और अनुरक्षण वर्तमान प्रशुल्क चक्र में उच्चतर कैसे होगा?

फिर भी, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अब किए गए अनुरोध और विलंब के कारणों के परिप्रेक्ष्य में तथा इनमोशन वेगन प्रणाली तथा संबंधित परिसंपत्तियों स्थापित करने के हुई देरी के कारण एसडब्ल्यूपीएल को उपर्जित अधिशेष के आकलित रु.888 लाख पिछली अवधि 2010-11 से 2012-13 से संबंधित हैं, कथत अधिशेष को फरवरी 2015 से आरंभ होने वाले 5 वर्षों में विभाजित किया जा सकता है जैसा कि प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए आकलित अधिशेष रु.3429 लाख को 02 जनवरी, 2015 के प्रशुल्क आदेश अनुसार पांच वर्षों में विभाजित कर दिया गया था जैसा कि पिछले पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है।

तदनुसार पिछले प्रशुल्क आदेश में आकलित रु. 888 लाख का अधिशेष समायोजन हेतु वर्ष 2010-11 से 2012-13 के पिछले अधिशेष के समायोजन के लिए अपनाई गई प्रक्रिया के अनुरूप फरवरी 2015 से शुरू होने वाले आगामी 5 वर्षों में विभाजित करने के लिए स्वीकार किया जाता है।

इस तरह रु. 888 लाख में से रु. 29.60 लाख फरवरी 2015 से वर्ष 2014-15 में और रु. 177.68 लाख वर्ष 2015-16 में, कुल रु. 207 लाख (14 माह के लिए) का समायोजन स्वीकार किया जाता है। रु. 680.80 लाख के शेष अतिरिक्त अधिशेष पर अगले प्रशुल्क चक्र में विचार किया जाएगा।

सारांश में यह संशोधन केवल एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इनमोशन वेगन प्रणाली व संबंधित परिसंपत्तियों स्थापित न करने के कारण उपर्जित रु. 888 लाख का अतिरिक्त अधिशेष का फरवरी 2015 से आगे 5 वर्षों में समायोजन के लिए स्वीकार किया जाता है जैसा कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वर्षों के लिए किये गये आकलित अधिशेष के समायोजन के लिए किया गया था।

13. जैसा कि पहले भी और एसडब्ल्यूपीएल के समीक्षा आवेदन में उल्लेख किया गया है कि जनवरी 2015 में पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र अवधि 2010-11 से 2012 तक के गणित पिछले अधिशेष पर, पोत परिवहन मंत्रालय के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के

कुछ प्रावधानों के अनुरूप, एजी के मतानुसार पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र दिनांक 12 जून, 2015 के तत्वावधान पुनः मूल्यांकन किया गया है। एजी के मतानुसार, पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र की वर्ष 2010-11 से 2012-13 की पिछली अवधि के लिए गणित अधिशेष के पुनः मूल्यांकन का विश्लेषण इस प्रकार है :

- (i) एजी के मतानुसार पूर्ववर्ती प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के प्रयोजनार्थ वित्तीय एवं व्यावहारिक दोनों मानकों के अन्तरों की ओर ध्यान दिया जाए। यदि व्यावहारिक और वित्तीय दोनों प्रकार के मानकों में 20 प्रतिशत से अधिक का अंतर है तो अधिशेष का 20 प्रतिशत प्रचालक द्वारा रखा जाना अनुमत है। केवल 20 प्रतिशत से अधिक अधिशेष का ही 50:50 प्रतिशत के अनुपात में प्रचालक और प्रयोक्ता में बराबर विभाजित किया जाएगा। जनवरी 2015 के आदेश में पिछले प्रशुल्क चक्र 2010-11 से 2012-13 के अधिशेष पर विस्तृत रूप से विचार किया गया है। अब केवल प्राथमिक तौर पर यदि जांच की जाती है वास्तविक व्यावहारिक और वित्तीय मानक, जनवरी 2015 के आदेश में पिछले अधिशेष के आकलन के दौरान संशोधन पूर्व प्रशुल्क आदेश में विचारित आकलन से 20 प्रतिशत से अधिक हैं या नहीं।
- (ii) व्यावहारिक मानकों के संबंध में जैसा कि जनवरी 2015 के आदेश के पैरा 12(v)(ए) में उल्लिखित है कि संशोधन पूर्व आदेश में विचारित योजनाओं की तुलना में, प्रशुल्क चक्र 2011-12 से 2012-13 के लिए प्रहस्तित वास्तविक आवागमन में 40.6 प्रतिशत का धनात्मक परिवर्तन पाया गया था। वित्तीय निष्पादनों के संदर्भ में पैरा 12 (v)(एफ) पर दी तालिका के अनुसार नियोजित पूँजी पर अर्जित प्रत्यागम अनुज्ञय प्रत्यागम 16 प्रतिशत की तुलना में 34.5 प्रतिशत है। यह अंतर 20 प्रतिशत से अधिक है। जैसा कि कथित आदेश के पैरा 12 (v)(एफ) में दर्ज है कि पिछले प्रशुल्क चक्र के वास्तविक और आकलन में अंतर के आधार पर अर्थात् वास्तविक प्रहस्तित आवागमन और वित्तीय निष्पादन प्रचालन आय, व्यय और आरओसीई के रूप में व्यावहारिक और वित्तीय, दोनों निष्पादन 20 प्रतिशत से अधिक हैं इसीलिए एसडब्ल्यूपीएल के मामले में एजी का मतानुसरण करते हुए पिछली अवधि के अधिशेष के समायोजन का मामला बनता है।
- (iii) इस प्रकार, एजी के मत का अनुसरण करते हुए समायोजन हेतु वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आकलित अतिरिक्त अधिशेष रु. 6858 लाख में से (अर्थात् रु. 7746-888 लाख रूपये) का 20 प्रतिशत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रखा जाना अनुमत है जोकि रु. 1371.60 लाख ( $20\% \times \text{रु. } 6858$ ) बनता है। शेष राशि उपयोक्ता और एसडब्ल्यूपीएल दोनों में 50 : 50 प्रतिशत की दर से विभाजित की जानी है। यह राशि रु. 5486.40 लाख (अर्थात् रु. 6858 लाख – 1371.60 लाख) बनती है।

रु. 5486.40 लाख का 50 प्रतिशत अर्थात् रु. 2743.20 लाख का समायोजन किया जाता है। रु. 2743.20 लाख के इस भाग का समायोजन पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा (वी)(एच) में लिए गए निर्णय के अनुरूप 5 वर्ष में (फरवरी 2015 से) किया जाएगा। तदनुरूप 91.44 लाख वर्ष 2014-15 और रु. 548.64 लाख वर्ष 2015-16 में (फरवरी 2015 से 14 माह के लिए, कुल मिलाकर रु. 640.08 लाख का समायोजन किया जाता है और शेष अतिरिक्त अधिशेष रु. 2103.12 लाख का समायोजन अगले प्रशुल्क चक्र में किया जाए।

रु. 2783.92 लाख (अर्थात् रु. 6.80 लाख + रु. 2103.12) लाख का शेष अतिरिक्त अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए विचारित है।

14.1. जनवरी, 2015 के प्रशुल्क आदेश में विचारित समेकित स्थिति संबंधी लागत विवरणी में उपर्युक्त विश्लेषण अनुसार संशोधन किया गया है। क्योंकि पिछले प्रशुल्क चक्र आदेश में निर्णीत प्रशुल्क समेकित लागत विवरणी में दर्शायी गयी लागत पर आधारित था इसलिए समीक्षा आवेदन के वर्तमान प्रक्रिया में, लागत विवरणी गतिविधि-वार तैयार नहीं की गई है टर्मिनल के लिए संशोधित लागत विवरणी समग्र तौर पर अनुलग्नक – 1 पर दी गई है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि जनवरी 2015 के आदेश में तैयार लागत विवरणी संशोधन पूर्व प्रशुल्क (अर्थात् प्राधिकरण के आदेश सं टीएमपी/11/2011 –एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 21 जुलाई, 2011 के द्वारा अनुमोदित) के आधार पर तैयार की गई है जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इस प्राधिकरण के नवंबर, 2010 के अनुमोदित आदेश के संदर्भ में समीक्षा आवेदन पर आधारित था। जनवरी 2015 के प्रशुल्क आदेश में दर्शायी गई समेकित लागत विवरणी और संशोधित लागत स्थिति जो संशोधन पूर्व प्रशुल्क पर आधारित है (अर्थात् इस प्राधिकरण के आदेश सं टीएमपी/11/2011-एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 26 जुलाई, 2011 द्वारा अनुमोदित है) नीचे तालिकावद्वारा रूप में दी जाती है :

क्रम सं.	विवरण	02 जनवरी 2015 के प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत आकलन			एसडब्ल्यूपीएल के समीक्षा आवेदन और एजी के मतानुसार पोत परिवहन मंत्रालय के संप्रेषण के तत्वावधान में संशोधित आकलन		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
(i)	कुल प्रचालन आय	<b>20168</b>	<b>15215</b>	<b>16529</b>	<b>20168</b>	<b>15215</b>	<b>16529</b>
(ii)	समग्र शुद्ध अधिशेष/घाटा जनवरी 2015 के प्रशुल्क आदेश के अनुलग्नक    (क.) के क्रम सं. XIV के अनुसार	5179	(1791)	(2391)	5179	(1791)	(2391)
(iii)	(क.). एजी के मतानुसार पिछले तीन वर्ष 2010-11 से 2012 से 2012-13 में उपर्युक्त आकलित अतिरिक्त अधिशेष का 50% (फरवरी 2015 से आगे) 5 वर्ष तक समायोजन के लिए विचारित।	-	<b>114</b>	<b>686</b>	-	<b>91.44</b>	<b>548.64</b>
(iv)	(ख.). संबंधित परिसंपत्तियों सहित इनमोशन वैगन प्रणाली के कुल ब्लॉक में वृद्धि के संबंध में पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमति प्रचालन लागत और आरओसीई का प्रभाव जो 31 मार्च, 2012 तक होना चाहिए था परंतु एसडब्ल्यूपीएल द्वारा नियोजन नहीं हो पाया। जनवरी 2015 के आदेश में वर्ष 2014-15 और 2015-16 में 100 प्रतिशत समायोजित समीक्षा आवेदन में: वर्ष 2014-15 (फरवरी-2015 से आरंभ) और वर्ष 2015-16 में और शेष आगामी प्रशुल्क चक्र में कुल 5 वर्षों में 100 प्रतिशत समायोजन।	-	<b>444</b>	<b>444</b>	-	<b>29.60</b>	<b>177.60</b>
(v)	(ग.). वर्ष 2014-15 और 2015-16 में समायोजित वर्ष 2013-14 का 100% वास्तविक अधिशेष	<b>(5,179)</b>	<b>2,589</b>	<b>2,589</b>	<b>5179</b>	<b>2,589</b>	<b>2,589</b>

(vi).	पिछले अधिशेष के समायोजन के पश्चात् शुद्ध अधिशेष (ii+iii+iv+v)	-	1356.20	1327.84	-	919.04	924.24
(vii).	प्रचालन आय के % के तौर पर शुद्ध अधिशेष घाटा	-	8.9%	8.0%	-	6.0%	5.6%
(viii)	वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए प्रचालन आय के % के तौर पर औसतन शुद्ध अधिशेष / घाटा।		<b>8.5%</b>			<b>5.8%</b>	

14.2. उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए संशोधन पूर्व प्रशुल्क अर्थात् जनवरी 2015 के आदेश से पहले लागू प्रशुल्क से पूर्व समग्र अधिशेष राशि रु. 1843.28 लाख थी यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि जनवरी 2015 का आदेश, 10 फरवरी, 2015 भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचित होने के तिथि से 30 दिन बाद 12 मार्च 2015 को प्रभावी हुआ था। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, प्राधिकरण द्वारा तत्कालीन प्रशुल्क में अक्रॉस द बोर्ड कथित आदेश में 14 प्रतिशत की कमी की गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने मामले पर कार्रवाई के दौरान पुष्टि की है कि प्राधिकरण कृत प्रशुल्क में कमी का प्रभाव देखा गया है। जनवरी 2015 के आदेश के कार्यान्वयन की तिथि से 31 दिसंबर 2015 तक प्राधिकार द्वारा प्रशुल्क में की गई कमी का आकलन रु. 1852.25 लाख किया गया है जिसे संशोधित प्रशुल्क स्थिति के कम करने के लिए वर्ष 2014-15 से 2015-16 की अवधि के लिए आकलित कुल अधिशेष से कम किए जाने की आवश्यकता है। राजस्व में कमी के प्रभाव का समायोजन रु. 1843.28 लाख के अधिशेष में से किया जाना है। जनवरी 2015 के प्रशुल्क आदेश के कार्यान्वयन के परिप्रेक्ष्य में राजस्व में आकलित कमी शुद्ध अधिशेष और बाकी शुद्ध घाटा रु. 9.01 लाख है। इसकी व्याख्या के लिए उपर्युक्त स्थिति नीचे तालिकावद्ध है :

विवरण	लाखों में
एसडब्ल्यूपीएल के समीक्षा आवेदन के अनुसार ए संशोधित लागत विवरणी पर आधारित शुद्ध अधिशेष और एजी के मत अनुसार जनवरी 2015 के प्रशुल्क आदेश से पूर्व प्रशुल्क चक्र के लिए पिछली अवधि के अधिशेष का आकलन	1843.28
घटाएँ : 12 मार्च, 2015 से दिसंबर 2015 तक प्रभावी प्राधिकरण के प्रभावी प्रशुल्क में 14 प्रतिशत कमी के करण राजस्व में कमी	-1852.25
जनवरी 2015 के आदेश में प्राधिकरण द्वारा प्रभावी प्रशुल्क में कमी के प्रभाव के पश्चात् शुद्ध घाटा जिसके वर्तमान प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि में लागू होने की एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि की है	(-) 9.01
रु. 4132.25 लाख (प्रो-राटा आधार पर अर्थात् रु. 16,529 लाख/12*3) के प्रशुल्क चक्र के शेष 3 माह में आकलित प्रचालन आय का शुद्ध प्रतिशत घाटा	(-) 0.2%

14.3. उपर्युक्त तालिका से यह देखने में आया है कि टर्मिनल की समग्र हानि 0.2 प्रतिशत है और अन्य शब्दों में प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि के लिए रु. 9.01 लाख है। जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है कि लागत की उपर्युक्त स्थिति जनवरी 2015 के आदेश में विचारित पूर्व संशोधित प्रशुल्क के अनुसार आकलित आय के संदर्भ में है अर्थात् आदेश सं. टीएएमपी//11/2011-एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 26 जुलाई, 2011। लागत विवरणी में प्रदर्शित उपर्युक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में जिसमें रु. 9.01 लाख का बहुत थोड़ा घाटा दिखाया गया है। यह प्राधिकरण वर्तमान प्रशुल्क चक्र की अर्थात् जनवरी 2016 से 31 मार्च, 2016 तक की शेष अवधि के लिए (अर्थात् प्राधिकरण के प्रशुल्क आदेश सं.टीएएमपी//11/2011-एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 26 जुलाई, 2011 में अनुमोदित) प्रशुल्क निर्धारण कर सकता है। वास्तव में, एमओपीटी ने यह कहते हुए

एसडब्ल्यूपीएल की संशोधन पूर्व प्रशुल्क दर कायम रखने का अनुरोध किया है कि उन्हें उनके राजस्व भाग का नुकसान हो रहा है। मैं हीरा लाल एंड कंपनी जो शिपिंग एजेंट प्रतिनिधि हैं और पोत प्रचालक भी, संशोधन पूर्व प्रशुल्क दर पर सहमत हो गए हैं।

14.4. एसडब्ल्यूपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन के आधार पर संशोधित प्रशुल्क का अनुमोदन पूर्वव्यापी प्रभाव से देने का अनुरोध किया है। ऐसी स्थिति में एसडब्ल्यूपीएल का प्रशुल्क 12 मार्च, 2015 से 14 प्रतिशत की अपेक्षा 5.80 प्रतिशत कम किए जाने की आवश्यकता है। सामान्यतया प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश उत्तरवर्ती प्रभाव के लिए होते हैं। पूर्ववर्ती प्रभाव से दरें लागू करने से लेखा जोखा करने के अलावा अन्य (परिहार्य) समस्याएं उत्पन्न होंगी। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 3.2.8 के अनुसार प्राधिकरण की नीति भी आदेश में पूर्व-वर्ती प्रभाव प्रदान करने की नहीं है बशर्ते उल्लिखित नीति से विचलित होने के कोई ठोस कारण न हों। अतः यह प्राधिकरण जनवरी 2015 का देश एसडब्ल्यूपीएल के अनुरोधानुसार, पूर्ववर्ती प्रभाव से कार्यान्वित करने की स्वीकृति देने की स्थिति में नहीं फिर भी इस मामले में उपयुक्त उल्लिखित एसडब्ल्यूपीएल के राजस्व में कमी को ध्यान में रखते हुए जो प्राधिकरण के जनवरी 2015 के अनुसार प्रशुल्क में कमी के कारण 31 दिसंबर 2015 तक हुआ है इस आदेश में अनुमोदित संशोधित दरमान 01 जनवरी 2016 से प्रभावी किया जाए। वास्तविक वित्तीय व व्यावहारिक कार्यनिष्पादन की समीक्षा अगले प्रशुल्क संशोधन के दौरान लागू प्रशुल्क दिशानिर्देशाधीन की जाएगी जो 01 अप्रैल 2016 से किया जाएगा।

14.5. पोत परिवहन मंत्रालय ने दिनांक 17 सितंबर, 2015 के पत्र सं 8/(15)2015 टीएमपी के अंतर्गत जनवरी/मार्च 2005 की तटीय रियायत नीति में आंशिक संशोधन किया है। कथित संशोधन के अनुसार तटीय पोत के लिए तटीय पोत संबंधी प्रभार में भारतीय रूपया बनाम अमेरिकी डालर विनिमय की दर के उत्तर-चढ़ाव के गणन में स्थान देना चाहिए। ताकि तटीय पोत संबंधी प्रभार अन्य विदेशगामी पोतों के लिए, संगत प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक न हो। आगे कहा गया है कि ये प्रभार भारतीय मुद्रा में लिए जाएंगे और केवल लागू विनिमय दर के अनुसार होंगे। प्राधिकरण ने 05 अक्टूबर 2015 को सभी महापत्तन न्यासों और एसडब्ल्यूपीएल सहित सभी वीओटी प्रचालकों को निर्देश देते हुए आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य पारित किया है कि वे अपने वर्तमान दरमान तदनुसार संशोधित करें। इस कारण भाग 'ग' के अंतर्गत संशोधित दरमानों में तटीय पोतों के लिए निर्धारित वर्तमान दरमानों में वर्थ किराया प्रभार के लिए एक नोट का उल्लेख किया गया है। इस नोट में उल्लिखित है कि तटीय पोतों के लिए दर भारतीय मुद्रा में ली जाएगी जो विनिमय दर के उत्तर चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित दर का 60 प्रतिशत के आसपास होगी। सरकार के इस निर्णय के आधार पर किए गए इस संशोधन का राजस्व पर प्रभाव लागत विवरणी में नहीं लिया गया है क्योंकि यह वर्तमान प्रक्रिया, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत समीक्षा आवेदन के निपटान और एजी के मत को लागू करने और यह मानते हुए कि 1.4.2016 से प्रशुल्क में संशोधन किया जाना है, से संबंधित है।

14.6. यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकारण ने तटीयकार्गों/कंटेनर के लिए रियायत प्रभारों के संबंध में वीओ चिंदंबरनार पत्तन न्यास द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए पोत परिवहन महानिर्देशालय की सिफारिशों के आधार पर 29 सितंबर 2015 को आदेश सं. टीएमपी/53/2015 – वीओसीपीटी पारित किया था। इस कथित आदेश के अनुमोदित प्रावधानों में आगे आदेश अनुसार टीएमपी/53/2015 – वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 के अंतर्गत संशोधन किया गया था। कथित आदेश, सभी महापत्तन न्यासों और संबंधित पत्तन न्यासों के लिए जिनके दरमानों में प्रासंगिक शर्तें निर्धारित हैं, के द्वारा अनुपालन के लिए पारित किया गया था। इस प्रकार, एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमानों में निर्धारित शर्तें एवं निवंधन के अंतर्गत प्रासंगिक नोट सं (ii) को प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित प्रावधानों के साथ इस प्राधिकरण के दिनांक 26 नवंबर, 2015 के आदेश में क्रम सं (ii) और (iii) के द्वारा बदल दिया गया। उसके बाद, के नोट (iii) से (xi) तक को (iv) से (xii) तक पुनः अंकांकित किया गया।

15.1. परिणामतः, और उपर्युक्त व्यक्त कारणों तथा समग्र सोच विचार के पश्चात यह प्राधिकरण एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों में अनुलग्नक-॥ पर संलग्न संशोधित दरमानों का अनुमोदन करता है।

15.2. ये संशोधित दरमान 01 जनवरी, 2016 से प्रभावी होंगे और 31 मार्च 2016 तक लागू रहेंगे जैसाकि जनवरी, 2015 के आदेश में उल्लिखित है। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा वशर्ते प्राधिकरण द्वारा इसकी वैधता में बढ़ोत्तरी ना की गई हो।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा. /143/15(387)]

अनुलग्नक-1

साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड  
आय-व्यय की समेकित विवरणी

(रु.लाखों में)

क्रम सं.	विवरण	वास्तविक	एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान प्रशुल्क बनुपार							समीक्षा आवेदन और एपी के भवत के आधार पर, एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित आकलन
			2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15
	यातायात (एमएमटीपीए में)	5.80	6.48	7.76	6.52	7.02	7.52	8.53	7.02	7.52
	धनमता (एमएमटीपीए में)				5.00	5.00	5.00	5.00	7.50	7.50
I	<b>कुल प्रचालन आय</b>									
	(i) कार्गो प्रहस्तन आय	7,976	9,212	11,042	8,993	9,775	10,557	12,337	9,923	10,723
	(ii) पोत संबंधी आय	3,791	4,642	6,286	4,268	4,597	4,929	7,831	5,291	5,806
	(iii) अन्य आय									
	<b>योग (I से III)</b>	<b>11,768</b>	<b>13,854</b>	<b>17,329</b>	<b>13,261</b>	<b>14,372</b>	<b>15,486</b>	<b>20,168</b>	<b>15,215</b>	<b>16,529</b>
II	<b>प्रचालन सामग्र (मूल्यहास रहित)</b>									
	(i) कार्गो प्रहस्तन व्यय	2,466	2,856	5,483	4,581	5,353	6,180	6,130	5,348	6,073
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	970	1,317	1,646	1,525	1,817	2,067	1,452	1,489	1,700
	(iii) अनुरक्षण ड्रेजिंग	259	-	315	250	250	250	-	248	261
	(iv) रायलटी/ राजस्व भाग	1,045	1,207	1,447	1,178	1,280	1,383	1,616	1,300	1,405
	(v) रियायत करार के अनुसार देय लीज़ किराया	364	370	406	427	448	471	430	448	471
	(vi) वीमा	136	133	132	142	183	201	106	151	190
	(vii) अन्य व्यय	16	36	29	27	29	32	52	55	58
	<b>योग (I से vii)</b>	<b>5,254</b>	<b>5,917</b>	<b>9,457</b>	<b>8,130</b>	<b>9,361</b>	<b>10,584</b>	<b>9,786</b>	<b>9,040</b>	<b>10,158</b>
III	<b>मूल्यहास</b>	1,547	1,553	1,634	2,215	3,490	4,135	1,854	2,671	3,356
IV	<b>ऊपरी</b>									
	(i) प्रवंधन और प्रशासकीय खर्चे	711	796	1,336	1,412	1,496	1,588	1,131	1,198	1,270
	(ii) सामान्य खर्चे	237	206	211	225	239	255	263	279	295
	(iii) प्राथमिक व्यय और अपक्रंट भूगतान ब्रद्वा खाता	37	37	37	10	10	10	37	37	37
	<b>योग (I से III)</b>	<b>984</b>	<b>1,039</b>	<b>1,584</b>	<b>1,646</b>	<b>1,745</b>	<b>1,853</b>	<b>1,430</b>	<b>1,514</b>	<b>1,603</b>
V	प्रचालन अधिशेष/ (चाटा) (i) – (ii) – (iii) - (IV)	<b>3,982</b>	<b>5,345</b>	<b>4,654</b>	<b>1,269</b>	<b>(224)</b>		<b>7,097</b>	<b>1,990</b>	<b>1,413</b>
								<b>(1,086)</b>		
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)									
	(i) परिसंपत्तियों की विक्री से लाभ	-	85	141	-	-	-	287.50	-	-
	(ii). सुक्रेप विक्री से लाभ	-	-	58	-	-	-	-	-	-

	(iii) अन्य प्रचालन आय	8.10	0.20	131.70	-	-	-	0.20	-	-
	(iv) अन्य (सुरक्षा जमा से प्राप्त प्रतिलाभ	0.46	0.55	0.57	-	-	-	0.63	0.70	0.78
	(v) वीमा दावे	43.40	-	-				-	-	-
	योग (i से v)	<b>52</b>	<b>86</b>	<b>331</b>	-	-	-	<b>288</b>	<b>0.70</b>	<b>0.78</b>
VII	वित्त एवं विविध वयय (एफएमई)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(i) भविष्य निधि अंशदान	-	-	-				-	-	-
	(ii) विदेशी मुद्रा उधार के प्रतिसंदाय संबंधी हानि, यदि कोई हो	-	-	-				-	-	-
	(iii) परिसंपत्तियों की विकी से हानि	-	-	-				-	-	-
	(iv) बैंक प्रभार	-	-	-				-	-	-
	योग (i से iv)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	एफएमआई(-) एफएमई (VI) - (VII)	<b>52</b>	<b>86</b>	<b>331</b>	-	-	-	<b>288.33</b>	<b>0.70</b>	<b>0.78</b>
IX	द्याव ब कर से पूर्व अधिशेष (V) - (VIII)	<b>4,034</b>	<b>5,431</b>	<b>4,984</b>	<b>1,269</b>	<b>(224)</b>		<b>7,385</b>	<b>1,991</b>	<b>1,414</b>
								<b>(1,086)</b>		
X	नियोजित पूँजी	<b>14,148</b>	<b>12,673</b>	<b>15,072</b>	<b>23,290</b>	<b>24,136</b>	<b>23,501</b>	<b>13,791</b>	<b>23,638</b>	<b>23,782</b>
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुज्ञेय @ 16%	2,264	2,028	2,412	3,726	3,862	3,760	2,206	3,782	3,805
XII	अमता उपयोग	117%	130%	151%	130%	140%	150%	2	1	1
XIII	अमता उपयोग के लिए आरओसीई समायोजन	<b>2,264</b>	<b>2,028</b>	<b>2,412</b>	<b>3,726</b>	<b>3,862</b>	<b>3,760</b>	<b>2,206</b>	<b>3,782</b>	<b>3,805</b>
XIV	शुद्ध अधिशेष / (पाटा) (IX) - (XIII)	<b>1,770</b>	<b>3,403</b>	<b>2,573</b>				<b>5,179</b>		<b>(2,391)</b>
								<b>(1,791)</b>		
XV	प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में नियंत्रित अधिशेष / (पाटा) (XIV) / % में)	15.04%	24.56%	14.85%	- 18.53%	-28.43%	-31.30%	25.68%	- 11.77%	-14.47%
XVI	वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक पिछले 3 वर्ष का कुल शुद्ध वास्तविक अधिशेष		7,746							
XVII	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित वर्ष 2010-11 से to 2012-13 तक रु.9042 लाख के शुद्ध अधिशेष का वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया विभाजन				3,014	3,014	3,014			
XVIII	पिछले अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन									
	(क) एजी के मतानुसार पिछले 3 वर्ष(2010-11 से 2012-13 तक) के लिए वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष का 50% वर्ष 2014-15 (फरवरी 2015) से आगे 5 वर्ष में विचारित समायोजन .	2,743.20						-	91.44	548.64
	(ख) इन मोशनवेगन सिस्टम, संबंधित परिसंपत्तियों महित एकल रेल लाइन के सम्म बलाक के साथ जुड़ाव के संदर्भ में पिछले आदेश में अनुमत विवालन लागत और आरओसीई का प्रभाव जो 31 मार्च 2012 तक होना चाहिए था। परंतु एसडब्ल्यूपीएल द्वारा नहीं किया	888						-	29.60	177.60

	गया। अतः वर्तमान प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2014-15 (फरवरी 2015) से आगे के 5 वर्ष और 2015-16 में 100 प्रतिशत समायोजन पर विचार किया गया और शेष अगले प्रशुल्क चक्रों में समायोजित किया जाएगा। (जनवरी 2015 के आदेश में यह अधिशेष, वर्ष 2014-15 व 2015-16 में समायोजित किया गया)							
	(ग). वर्ष 2014-15 व 2015-16 में समायोजित वर्ष 2013-14 का 100% वास्तविक अधिशेष					(5,179)	2,589	2,589
XIX	निवल अधिशेष/(धाटा) पिछले अधिशेष के समायोजन के पश्चात	-	-	-	557	(1,072)	919.04	924.24
XX	निवल अधिशेष/(धाटा) प्रतिशतप्रचालन आय-प्रतिशत				4%	-7%	-12%	0.00%
XXI	आमत निवल अधिशेष/(धाटा) प्रचालन आय %में (एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 3 वर्ष के लिए) (टीएमपी आकलन वर्ष 2014-15 & 2015-16 के लिए)				-5%			5.8%

अनुलग्नक – II

### साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड

#### दरमान

#### 1. परिभाषाएँ – सामान्य

इन वर्तमान दरमानों में जब तक अन्यथा संदर्भ अपेक्षित न हो निम्न परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i) **"प्रति दिन"** का अभिप्रायः प्रति कैलेंडर दिवस है यदि अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।
- (ii) **"एसडब्ल्यूपीएल"** का अभिप्राय साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड भारतीय कंपनी इसके उत्तराधिकारी या समनुदेशितियों से है।
- (iii) **"पत्तन"** का अभिप्राय सुरमुगांव पत्तन न्यास(एमओपीटी) जिसमें टर्मिनल का अभिप्राय साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से होगा जो अब या इसके बाद साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) द्वारा प्रचालित किया जाएगा।
- (iv) **"तटीय पोत"** का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाईसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (v) **"तटीय कार्गो"** का अभिप्राय उस कार्गो से है जिसे कोई पोत एक भारतीय पत्तन से लदान के बाद दूसरे भारतीय पत्तन व इसके विपरीत सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाईसेंस के अधीन व्यापार कार्य में नियोजित है।
- (vi) **"विदेशी कार्गो"** का अर्थ है तटीय कार्गो के अलावा अन्य कार्गो
- (vii) **"विदेशगामी पोत"** का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (viii) **"टन" या "एमटी"** का अभिप्रायः एक मीट्रिक टन या 1,000 किलोग्राम या एक क्यूविक मीटर होगा।

#### 2 सामान्य नियम व शर्तेः

- (i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए "विदेशगामी" अथवा "तटीय" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज वर्गीकरण, "विदेशगामी अथवा तटीय" जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (क) पोत संबंधी प्रभारों के लिए पात संबंधी वर्गीकरण पद्धति: (वीआरसी)
  - (i) सामान्य ट्रेडिंग लाईसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन कर सकता है। ऐसा पोत जो तटीय चलन में परिवर्तन करता है उसे भारतीय पत्तन पर प्रथम बार

पहुंचने पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, आगे भारतीय तट पर चलन करते समय तक, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।

(ii) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत, परिवहन निदेशक द्वारा जारी निश्चित अवधि के लाईसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ब) पोत संबंधी प्रभारों के लिए रियायती तटीय-दर और विदेशी-दर के मापदंड:

(i) परिवर्तन संबंधी ऐसे मामलों में पोत पर तटीय सामान का लदान आरंभ होते ही लादान-पत्तन द्वारा तटीय दरें प्रभार्य हो जाएंगी।

(ii) परिवर्तन के ऐसे मामलों में भारतीय पत्तन की अंतिम पुकार पर प्रचलन कार्य पूरा होने के समय तक ही तटीय दरे प्रभार्य रहेंगी।

(iii) पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी तटीय लाईसेंस धारक पूर्णतः भारतीय तटीय पोत को, तटीय दरों के लिए किसी अन्य दस्तावेज प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(iii) रियायती तटीय दर पर कार्गों संबंधी प्रभार (सीआरसी) के लिए मापदंड:

(क) विश्व स्तर पर सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाईसेंस धारक भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत द्वारा तटीय प्रचलन के लिए प्रहस्तन प्रभारों(एचसी) हेतु तटीय दरें लागू की जानी चाहिए अर्थात् सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर पोत से टट तक और क्वे से/को क्वे को/से भंडारण यार्ड तक स्थानान्तरण के लिए, वार्फेज सहित, तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू होंगी :

(i) तटीय चलन में परिवर्तित और तटीय कार्गों ले जाने के लिए पोत किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए।

(ii) तटीय चलन में परिवर्तित नहीं\* परंतु किसी भी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गों ले लाने वाले पोत।

\*केंद्रीय सीमा कर और शुल्क परिपत्र सं 15/2002-सी.श. दिनांक 25 फरवरी, 2002 के अनुसार भारत में एक पत्तन से दूसरे पत्तन को तटीय कार्गों का लाना/ले-जाना अनुमत है।

( ख ) पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी निश्चित् अवधि प्रमाण पत्र तथा सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किसी एक भारतीय पत्तन पर लदायी तथा अन्य भारतीय पत्तन पर गमन के लिए उन पर तटीय कार्गों/कंटेनर के लिए लागू दर प्रभार्य होगी।

(iv) अमेरिकी डालर में निर्धारित, पोत संबंधी प्रभार दरें भारतीय रिझर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इससे संबद्ध बैंक या किसी सर्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा समय- समय पर अधिसूचित बाजार भाव की दर पर अमेरिकी मुद्रा में परिवर्तित करने के पश्चात, भारतीय मुद्रा में ही ली जाएंगी। मुद्रा संबंधी परिवर्तन हेतु गणना के लिए, पोत के पत्तन में प्रवेश की तिथि ही मानी जाएगी।

(v) पोत के 30 दिन से अधिक पत्तन में ठहरने पर, प्रत्येक 30 दिन के पश्चात् विनिमय दर की नियमित तौर पर समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में, समीक्षा के समय प्रचलित उचित विनिमय दर के संदर्भ में बिलों में तदनुसार परिवर्तन किया जाएगा।

(vi) (क) क्रूड आयल, लोह अयस्क और लौह पल्ले सहित तापीय कोयला और फीओएल के सिवाय सभी तटीय कार्गों के कार्गों संबंधी प्रभार सामान्य कार्गों/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।

(ख) कार्गों संबंधी प्रभारों के मामले में पोत टट स्थानान्तरण और क्वे से/को भंडारण यार्ड से/को स्थानान्तरण के लिए वार्फेज सहित सभी संबंधित प्रहस्तन प्रभारों हेतु रियायती दरें प्रभार्य होंगी।

(ग) विदेशी पत्तन का एक कार्गों से पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतांरण हेतु पत्तन 'क' पर पहुंचने पर, उसके लिए तटीय चलन से प्रासंगिक रियायती प्रभार लागू होंगे। अन्य शब्दों में, उन पोतों को भारतीय पत्तन से/को कार्गों लाने/लेजाने के लिए तटीय चलन की अनुमति होगी और वे रियायत के पात्र होंगे।

(घ) तटीय कार्गो/पोत संबंधी प्रभार भारतीय मुद्रा में मूल्यवर्गित तथा संग्रहित किए जाएंगे।

देयता संगणन के लिए, भार की इकाई 1 टन या 1000 कि. ग्र., आयतन की इकाई 1

(vii). क्यूबिक मीटर और तरल पदार्थों के परिमाण क्षमता की इकाई 1000 लिटर होगी।

(viii). समग्र /कुल भार के परिमापन या किसी एक मद के परिमाण के लिए 0.5 तक का भिन्नातमक अंश 0.5 इकाई(यूनिट) माना जाएगा और 0.5 इकाई(यूनिट) या और उससे अधिक अंश को पूरा एक इकाई(यूनिट) माना जाएगा, बशर्ते अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।

(ix). विलंबित अदायगियों/वापसियों पर ब्याज़:

(क) उपयोक्ता, इन दरमानों के तहत विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।

(ख) दंडात्मक ब्याज की दर 14.25 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज की यह दर एसडब्ल्यूपीएल और पतन दोनों पर एक समान लागू होगी।

(ग) उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गिनती, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार प्रभार का भुगतान सेवाएं लेने से पहले करने का उल्लेख किया गया है और/ या दर- दरमानों में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है।

(घ) धन वापसी में देरी सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, संगणित किया जायेगा।

(i) हिसाब किये गये सभी किराये भाड़े को प्रत्येक विल के कुल योग पर अगले उच्च रूपये तक शुन्यान्त किया जायेगा।

(xi) (क) दरों के पैमाने में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर है, इसी प्रकार छूट गृहमूल स्तरों पर है। एसडब्ल्यूपीएल अगर यह चाहे तो निम्न दरों पर चार्ज कर सकती है या/ उच्च छूट की अनुमति दे सकती है।

(ख) एसडब्ल्यूपीएल दरों के पैमाने में निर्धारित दरों के इस्तेमाल को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को अगर यह चाहे तो तर्कसंगत कर सकती है, अगर यह तर्कसंगति प्रति यूनिट दर में उपभोक्ता को राहत देती है व दरों के पैमाने में निर्धारित यूनिट दरें ऊपरी सीमा को पार नहीं करती।

(ग) एसडब्ल्यूपीएल को जनता को इन न्यूनतम दरों/या इन दरों के प्रयोजन को शासित करने वाली शर्तों के तर्कसंगतिकरण को अधिसूचित करना चाहिए तथा इन न्यूनतम दरों में या इन दरों के प्रयोजन को शासित करने वाली शर्तों में बदलावों, वर्शों नवी दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हो, को अधिसूचित करना जारी रखना चाहिए।

(xii). उपयोगकर्ताओं एसडब्ल्यूपीएल के कारण तर्कसंगत स्तर के पार देरी के लिए किराया भाड़ा भुगतान करने की जरूरत नहीं होगी।

#### भाग I - पोत संबंधी प्रभार

##### खण्ड-क - पत्तन देय एवं खण्ड-ख - पायलेटेज संबंधी प्रश्नाल्क

ये सेवाएं उनके लिए अनुमोदित दरों के पैमाने के अनुसार मुरमुगांव पोर्ट न्यास द्वारा एसडब्ल्यूपीएल के वर्थ सं. 5ए व 6ए में प्रवेश करने वाले पोतों को दी जायेगी। ये प्रभार पोतों के स्वामियों/मालिकों/एजेन्टों द्वारा सीधे मुरमुगांव पत्तन न्यास को देय होंगे।

##### खण्ड-ग - वर्थ किराया भाड़ा

वर्थ संख्या 5ए व 6ए के लिए, पोतों के स्वामियों/मालिकों/एजेन्टों द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को देय वर्थ किराया भाड़ा, निम्नलिखित दरों पर होगा।

#### वर्थ सं. 5ए

(अधिकतम एलओए 190 मीटर पोत के वर्थ संख्या 6ए पर एलओए 225 मीटर के अन्य पोत के साथ)

क्रम सं.	पोत वर्ग	दर प्रति जी आर टी प्रति घंटा या उसका भाग	
		विदेश जाने वाले पोत(यू एस \$ में)	तटीय पोत(रूपये में)
1.	सभी पोत	0.0125	विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के हिसाब से, तटीय पोत के लिए दर विदेशगामी पोत की दर के 60 प्रतिशत के आसपास भारतीय मुद्रा में परिगणित व संग्रहीत की जाएगी

#### वर्थ सं. 6ए

मशीन द्वारा संचालित प्रणाली के साथ

क्रम सं.	पोत वर्ग	दर प्रति जी आर टी प्रति घंटा या उसका भाग	
		विदेश जाने वाले पोत(यू एस \$ में)	तटीय पोत (रूपये में)
1.	30,000 जी आर टी तक	0.0275	विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के हिसाब से, तटीय पोत के लिए दर विदेशगामी पोत की दर के 60 प्रतिशत के आसपास भारतीय मुद्रा में परिगणित व संग्रहीत की जाएगी
2.	30,001 जी आर टी और उसके अधिक	0.0325	विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के हिसाब से, तटीय पोत के लिए दर विदेशगामी पोत की दर के 60 प्रतिशत के आसपास भारतीय मुद्रा में परिगणित व संग्रहीत की जाएगी

**नोट्स:-**

(1) वर्थ किराया भाड़ा वर्थ पर दी गई सेवाओं व सुविधाओं जैसे वर्थ का अधिपत्य, वर्थ पर समयोपरि, पोत द्वारा बोर्ड पर एकत्रित कूड़े को हटाने व उसें घाट पर डालने, वर्थों को साफ करने, फायर वॉच इत्यादि को शामिल करता है।

(2) उपरोक्त किराया भाड़ा पोत के स्वामियों, मालिकों व एजेन्टों व अन्य प्रवेश कर रहे अथवा वर्थ पर या उसके, आसपास खड़े/तैरते पोत से प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए वसूल किया जाना है।

(3) प्रति पोत वसूल किए जाने योग्य वर्थ किराया भाड़ा, विदेश जाने वाले पोत के मामले में कम यूएस \$ /650.00 व तटीय पोत के मामले में ये विदेशगामी पोत का 60 प्रतिशत (लगभग)तक, (विनिमय दर के उतार चढ़ाव के अनुसार) भारतीय रूपयों में संग्रहित किया जाएगा।

(4) वर्थ किराये की अवधि, वर्थ को पोत द्वारा आधिपत्य करने के समय से संगणित की जायेगी।

(5) कोई भी वर्थ किराया भाड़ा उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब लोडिंग/ अनलोडिंग संचालन खराबी या एसडब्ल्यूपीएल के कारण, एसडब्ल्यूपीएल की तटीय क्रेनों/मशीनी प्रहस्तन प्रणाली की अनुपलब्धता के कारण नहीं किया जा रहा हो।

(6) (i) वर्थ किराया पोत द्वारा जलयात्रा की अपनी तैयारी के संकेत देने के 4 घंटे बाद बन्द हो जायेगा।  
(ii) वर्थ किराये के बंद होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा अनुकूल ज्वार की स्थिति की कमी, खराब मौसम व रात्रि नौचालन की कमी के कारण जहाज के प्रतीक्षा समय में शामिल नहीं होगा।  
(iii) पोत के स्वामी/एजेन्ट को केवल अनुकूल ज्वार एवं मौसम दशाओं के अनुसार जलयात्रा की तैयारी के संकेत देंगे।  
(iv) झूठे संकेत के लिए वर्थ किराया जुर्माना एक दिन (24 घंटे) के वर्थ किराया भाड़ा के बराबर होगा।  
“झूठा संकेत” तब होगा जब पोत तैयारी का संकेत देता है व प्रत्याशा में पायलेट के लिए पूछता है जबकि इंजिन तैयार नहीं रहता या कार्गो संचालन पूर्ण नहीं किया जाता या पोत के अन्य किसी कारणवश पोत वर्थ से हटने के लिए तैयार न हों। यह जब पोत प्रतिकूल ज्वार, रात्रि नौचालन की कमी या विपरीत मौसम दशाओं के कारण जलयात्रा नहीं कर पाता तब की तैयारी के संकेतों को शामिल नहीं करता।

(7) वर्थ स 5ए एवं 6ए पर अनुभेय गिरी हटाने का समय 3 घंटे होगा व उसके बाद, वर्थ किराया भाड़ा जुर्माना सामान्य वर्थ किराया भाड़े के 5 गुना वसूल किया जायेगा यह प्रति घंटा या उसके भाग तक घटाया जायेगा जो पोत के लिए प्रयोज्य है। यह वर्थ पर पोत के रूकने के सामान्य वर्थ किराया भाड़ा के अलावा होगा।

(8) इन वर्थों पर दूसरे पोतों के ऑफसाइड पर खड़े पोतों द्वारा सामान्य वर्थ किराया भाड़ा का 50 प्रतिशत देय होगा।

(9) लाइसेंस समझौते के प्रावधान प्राथमिकता वर्थिंग व उस पर अगर कोई भाड़ा हो, शासित करेगी। जब कभी भी किसी पोत को प्राथमिकता वर्थिंग दी जाती है, एक दिन (24 घंटे) के लिए वर्थ किराया भाड़ा के बराबर शुल्क या वर्थ पर वास्तविक रूकने की कुल अवधि के लिए संगणित वर्थ किराया भाड़ा का 75 प्रतिशत जो कोई भी ज्यादा हो वसूल किया जायेगा।

(10) (i) पोत की बाहर निकालने में प्राथमिकता के लिए वर्थ पर रूकने की वास्तविक कुल अवधि के लिए एक दिन (24 घंटे) वर्थ किराया भाड़े के बराबर शुल्क या वर्थ किराया भाड़े का 100 % जो भी उच्चतम हो, वसूल की जायेगा।  
(ii) इसके अलावा पोत संबंधी का अन्दर/बाहर बदलाव भाड़ा उन पोतों से वसूल किया जायेगा जिन्हें बाहर निकलने की प्राथमिकता उपलब्ध करायी गयी है।  
(iii) वर्थ सं. 6ए पर बाहर निकलने की प्राथमिकता तभी दी जायेगी जब 25000 मी.टन का कार्गो प्रति कार्य दिवस की लदान दर/निर्गमन पोत द्वारा रखे गये प्रतिरोधों द्वारा प्राप्त नहीं किया जा सकता।

## भाग II - कार्गो संबंधित प्रभार

## खण्ड-क

## बर्थ सं. 5ए व 6ए पर घाट किराया भाड़ा (वार्फेज)

दर्शये गये कार्गो की मात्रा पर जिसे सीमा शुल्क के साथ दायर प्रवेश बिल में घोषित किया जाता है कार्गो के आयातकों अथवा निर्यातकों द्वारा नीचे निर्दिष्ट दरों पर, बर्थ सं. 5ए व 6ए पर कार्गो प्रहस्तन के लिए घाट शुल्क प्रत्यक्ष रूप से एसडब्ल्यूपीएल को देय होगा:

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	इकाई	दर आयात व निर्यात के लिए (रूपये में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	कोयला (थर्मल कोयले को छोड़कर सभी प्रकार)	एम टी	30.00	18.00
2.	धातुकर्म कोक / कोक/ लकड़ी का कोयला	एम टी	45.00	27.00
3.	चूना पत्थर	एम टी	10.00	6.00
4.	लौह अयस्क छर्रे	एम टी	30.00	30.00
5.	धातु उत्पाद, इस्पात क्लायल , स्लेब्स	एम टी	30.00	18.00
6.	अन्य कोई बल्क कार्गो जो ऊपर निर्दिष्ट हीं	एम टी	30.00	18.00

खण्ड - ख  
कार्गो प्रहस्तन प्रभार

कार्गो के आयातक या निर्यातक द्वारा बर्थ सं. 5ए व 6ए पर दर्शये गये कार्गो पर **कार्गो प्रहस्तन प्रभार**, एसडब्ल्यूपीएल को प्रत्यक्ष रूप से निम्नलिखित दर पर देय होगा:

## बर्थ सं. 5ए पर

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	इकाई	दर आयात व निर्यात के लिए (रूपये में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	लौह अयस्क छर्रे	एम टी	140.00	140.00
2.	धातु उत्पाद, इस्पात क्लायल , स्लेब्स	एम टी	159.00	95.40
3.	अन्य कोई बल्क कार्गो जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं	एम टी	150.00	90.00

## बर्थ सं. 6ए पर

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	इकाई	दर आयात व निर्यात के लिए (रूपये में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	कोयला (थर्मल कोयले को छोड़कर सभी प्रकार)	एम टी	100.70	60.40
2.	धातुकर्म कोक / कोक/ लकड़ी का कोयला	एम टी	143.10	85.85
3.	चूना पत्थर	एम टी	132.50	79.50
4.	लौह अयस्क छर्रे	एम टी	140.00	140.00
5.	धातु उत्पाद, इस्पात क्लायल , स्लेब्स	एम टी	159.00	95.40
6.	अन्य कोई बल्क कार्गो जो ऊपर निर्दिष्ट हीं	एम टी	150.00	90.00

## नोटस:-

- (1) बर्थ सं. 5 ए पर कार्गो प्रहस्तन किराया भाड़ा निम्नलिखित सेवाओं के लिए होगा ।
  - पोत से कार्गो को बर्थ पर उतारना अथवा विलोमतः,
  - पोत बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड गमनागमन अथवा विलोमतः,
  - एसडब्ल्यूपीएल के अन्दर गमनागमनः,
  - रेलवे वैगन से उत्तरायी अथवा विलोमतः,

(2) बर्थ सं. 6ए पर, कार्गो प्रहस्तन किराया भाड़ा निम्नलिखित सेवाओं के लिए होगा।

- पोत से कार्गो को बर्थ पर उतारना अथवा विलोमतः;
- पोत बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड गमनागमन अथवा विलोमतः;
- एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड के अन्दर गमनागमन,
- रेलवे बैगनों पर रेल द्वारा सामान भेजने के लिए लदान अथवा विलोमतः।

(3) अनुसूची में निर्धारित उपरोक्त प्रहस्तन भाड़े में वेगनों को तारपोलिन/प्लास्टिक आवरण से ढकना शामिल नहीं है।

(4) उनएंजिंग व लैशिंग की (उचित मजदूर व सामान लगाकर) पोत के मालिक की संतुष्टि तक उपयोगकर्ता द्वारा अपने खर्च पर व्यवस्था की जायेगी।

(5) कार्गो प्रहस्तन किराया भाड़े का 50 प्रतिशत कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्राप्त होने से पहले देय होगा। कार्गो प्रहस्तन किराये भाड़े का शेष 50 प्रतिशत कार्गो के नौवहन/निकासी से पहले देय होगा।

#### खण्ड- ग

#### जमीन किराया/भंडारण किराया भाड़ा

एसडब्ल्यूपीएल के स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण किराया भाड़ा निम्न प्रकार से होगा:

1. आयात/आंतरिक कार्गो के लिए जमीन किराया/भंडारण किराया भाड़ा

(एसडब्ल्यूपीएल में शेष कार्गो के लिए, प्रति मी.टन प्रति दिन रूपयों में)

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	फ्री पीरियड के बाद शेष पहले पांच दिनों के लिए दर	छठे दिन से दसवें दिन के लिए दर	ग्यारहवें दिन से बीसवीं दिन के लिए दर	इक्कीसवें दिन से दर
1.	कोयला (सभी प्रकार)	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	ध्रातुकर्म कोक / कोक (सभी प्रकार)/ लकड़ी का कोयला	15.00	40.00	75.00	150.00
3.	चूना पत्थर	10.00	25.00	50.00	100.00
4.	अन्य कोई सूखी बल्क कार्गो जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं	15.00	40.00	75.00	150.00

नोट्स:-

- (1) पोत के कार्गो के पूर्ण उत्तरायी के या जब अन्तिम पार्सल उतारे जाने के बाद, तीन दिन की निशुल्क अवधि की अनुमति दी जायेगी, निशुल्क अवधि का हिसाब करने के लिए रविवार कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टियों व टर्मिनलों के गैर कार्य दिवस अलग किए जायेंगे।
- (2) जमीन का किराया/भंडारण किराया भाड़ा निर्धारित निशुल्क दिनों के परे कार्गो के रूकने के लिए रविवारों व कस्टम द्वारा प्रतिसूचित छुट्टियों समेत सभी दिनों के लिए देय होगा।
- (3) मुफ्त दिनों के परे 21 दिनों के बाद, आयात, निर्यातक के तमाम लागत व परिणामों पर शेष कार्गो एसडब्ल्यूपीएल थेव्र के बाहर अन्य थेव्र में बदलाव किया जाना संभाव्य है।
- (4) जमीन का किराया/भंडारण को बसूल करने के लिए दिवस प्रातः 7:00 बजे से अगले दिन प्रातः 7:00 बजे तक गिनी जायेगी।

#### II. निर्यात/बहिर्गमी कार्गो के लिए जमीन का किराया/भंडारण किराया भाड़ा

(एसडब्ल्यूपीएल में शेष कार्गो के लिए में प्रति मी. टन प्रतिदिन)

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	फ्री पीरियड के बाद शेष पहले पांच दिनों के लिए दर	छठे दिन से दसवें दिन के लिए दर	ग्यारहवें दिन से बीसवीं दिन के लिए दर	इक्कीसवें दिन से दर
1.	लौह पल्ले	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	ध्रातु उत्पाद, स्टील कायल, स्लेब और अन्य सामान्य बल्क कार्गो	5.00	10.00	25.00	50.00

**नोट्स:**

- (1) निर्यात कार्गो के मामले में, पहले कार्गो की खेप प्राप्त होने के पहले दिन से निशुल्क सात दिवस अनुमेय होंगे, मुफ्त अवधि का हिसाब करने के लिए रविवार कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टियां व टर्मिनलों के गैर कार्य दिवस अपवर्जित किये जायेंगे।
- (2) निर्धारित निशुल्क दिवसों के बाद, जमीन का किराया/भंडारण किराया भाड़ा जैसा कि ऊपर बताया गया है रविवारों व कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टियों समेत सभी दिनों के लिए देय होगा।
- (3) निशुल्क दिनों के परे, 21 दिनों के बाद निर्यातक के एकमात्र लागत व परिणामों पर शेष कार्गो एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र के बाहर अन्य क्षेत्र में बदलाव किया जाना संभाव्य है।
- (4) जमीन का किराया/भंडारण को वसूल करने के दिवस प्रातः 7:00 बजे से अगले दिन के प्रातः 7:00 बजे तक गिनी जायेगी।
- (5) अगर इक्कठा किया गया संपूर्ण कार्गो मुफ्त अवधि के अन्दर नहीं है व शेष कार्गो अगले पोत से निर्धारित/संबंधित किया जाता है अगली मुफ्त अवधि इस दावे के समविधित में दस्तावेजीकरण के पेश करनी की तारीख से अनुमेय किया जायेगा। अन्यथा, उपरोक्त अनुसूची में निर्धारित के अनुसार अचित प्रयोज्य दर पर जमीन का जुर्माना किराया देय होगा।

**खण्ड सी – सामान्य नोट्स :**

- (1) कोई भी जमीन का किराया/भंडारण किराया भाड़ा उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब एसडब्ल्यूपीएल कार्गो प्रहस्तन की स्थिती में न हो तथा उपयोगकर्ताओं ने अनुरोध किया हो।

**खण्ड – घ****धूल दमन प्रशुल्क**

प्रभावी प्रदूषण नियंत्रण के लिए धूल के दमन के लिए छिड़के गये पानी के लिए धूल दमन खर्चों कोयले, कोक व चूनापत्थर पर प्रकट मात्रा पर निम्नलिखित दरों पर बसूल किये जायेंगे :

कोयला, चूनापत्थर व कोक के लिए रु: 2.15 प्रति मी. टन

यह पोत से उतारने के चरण से एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड पर भंडारण सहित कार्गो के रेलवे वैगनों में लदान तक वसूल किया जायेगा।

**भाग |||****अन्य सेवाएं****आगन्तुक प्रविष्टि पास:-**

		वार्षिक	मासिक	प्रतिदिन
क.	प्रति प्रार्थना-पत्र	रु.200	रु.50	रु.20
ख.	प्रति प्रतिस्थापन	रु.50	रु.50	रु.20

**(2) वाहन प्रविष्टि पास**

प्रति प्रविष्टि

- रु. 75

**नोट:** वाहन प्रविष्टि शुल्क कार्गो को भेजने/प्रेषण करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल वर्थों पर प्रवेश/छोड़ने वाले बाहनों से वसूल नहीं की जायेगी।

**(3) फोटोग्राफी**

क. फिल्म शूटिंग व फोटोग्राफी	रु. 8500 प्रतिदिन
ख. सामान प्रहस्तन करने के फोटो लेना	रु. 500 प्रतिदिन
ग. नाविक दल व अन्य का फोटो लेना	रु. 250 प्रतिदिन
घ. वीडियोग्राफी (संचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु. 2500 प्रतिदिन

**(4) क्रेन किराया भाड़ा**

वर्थ सं. 5ए व 6ए पर स्थापित एसडब्ल्यूपीएल के क्रेनों के लिए किराया भाड़ा कार्गो प्रहस्तन के लिए उद्देश्यों के अलावा उपभोग के लिए निम्नलिखित दरों के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल को प्रत्यक्ष रूप से देय होगी।

क. 110/42 मी. टन क्षमता मोबाइल हार्बर क्रेनों के लिए रु0 25000.00 प्रति घंटा

ख. अन्य क्रेनों के लिए रु0 15000.00 प्रति घंटा।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 16th February, 2016

**No. TAMP/24/2015-SWPL.**— In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the review application filed by the South West Port Limited for review of the Order No.TAMP/19/2013-SWPL dated 2 January 2015 passed by the Authority in respect of revision of the Scale of Rates of SWPL for its operations at the berth nos.5A and 6A in the Mormugao Port Trust (MOPT) and also reassesses the past period surplus quantified in the said Order in view of the opinion of Attorney General of India on a few clauses of tariff guidelines of 2005 conveyed by the Ministry of Shipping vide its letter dated 12 June 2015, as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

No. TAMP/24/2015-SWPL

South West Port Limited (SWPL)

- - - - -

Applicant

**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 15<sup>th</sup> day of January 2016)

This case relates to the application filed by the South West Port Limited (SWPL) for review of the Order No.TAMP/19/2013-SWPL dated 2 January 2015 passed by this Authority in respect of revision of the Scale of Rates of SWPL for its operations at the berth nos.5A and 6A in the Mormugao Port Trust (MOPT).

2.1. This Authority had vide its Order No. TAMP/19/2013-SWPL dated 2 January 2015 passed an Order disposing of the proposal received from the SWPL for general revision of its Scale of Rates for multipurpose cargo berth Nos.5A and 6A at the MOPT. The said Order was notified in the Gazette on 10 February 2015 vide Gazette No.51. The said Order was made effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the order would have come into effect from 12 March 2015.

2.2. In the said Order, based on the net surplus reflected in cost statement estimated for the years 2013-14 to 2015-16, an across the board reduction in tariff of 14% was effected as against 12% increase in tariff of Cargo Handling charges and Dust suppression charges sought by the SWPL. The validity of Scale of Rates is prescribed till 31 March 2016.

3.1. With reference to the said Order, the SWPL has vide its email dated 4 March 2015 filed a review application. The main points made by the SWPL in its review application are as follows:

- (i) The SWPL is continuously making efforts by way of modernizing its facility by investing in new handling systems to achieve greater efficiency. This can be compared with many performance parameters of other terminal. The SWPL has invested in in-motion wagon loading system to improve cargo turnover from its limited storage facility and plans to invest in higher capacities ship unloaders on the berths to increase cargo handling capacity at berths.
- (ii) The investments helped to increase the efficiency and, therefore, it could handle 8.53 Million Tonnes of cargo during FY 2013-14.
- (iii) As per the TAMP guidelines 2005, the efficiency of the terminal is not considered and profitability is severely punished by adjusting 50% of profits earned over stipulated limits.
- (iv) Investments made by the SWPL, depreciation on investments proposals has been considered lower than the estimates.

(v) Estimates submitted by the SWPL projected to invest on modernization of equipment. Hence higher equipment running cost was considered by SWPL which has been revised lower by this Authority while considering its tariff proposal.

3.2. Thus, the SWPL has requested this Authority to reconsider its tariff proposal and permit it to continue to charge based on the existing Scale of Rates.

4.1. Clause 3.3.1. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that application of review of any tariff Order will be entertained to the limited extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings, provided such an application is filed within 30 days of the notification of the Order in the Gazette of India. The tariff Order in reference was notified on 10 February 2015 and the SWPL has filed the review application on 4 March 2015, which is within the prescribed time limit of 30 days.

4.2. In the past, when the ports / private terminals have filed review application for review of the tariff Order passed by this Authority, the review application so filed by the ports/ private terminals have been processed following the usual consultation process. Accordingly, the review application of SWPL was processed following a separate consultation proceeding.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the SWPL review application dated 04 March 2015 was forwarded to the MOPT and the concerned users/ user organizations for their comments. None of the users / user organizations have responded except MOPT.

5.2. The MOPT vide its letter dated 6 May 2015 has furnished its comments on the review application of SWPL. The MOPT in its comments has stated that the proposal of SWPL to restore the charges to the pre-revised rates, is acceptable to the port, as this would not result in reduction of income to the port. Hence, it has requested this Authority to consider the proposal made by SWPL favorably. Copy of the comments received from MOPT was forwarded to SWPL as feedback information. We have not received any remark from SWPL in this regard.

6.1. A joint hearing in this case was held on 29 July 2015 at the premises of MOPT. At the joint hearing, SWPL, MOPT and port users have made their submissions:

6.2. At the joint hearing, the SWPL has agreed to furnish written submissions on the point made by them at the joint hearing about adjustment of ₹4.4 crores per annum and other submissions, if any.

7. Accordingly, SWPL vide its letter dated 30 July 2015 has furnished the following submissions:

(i) While considering surplus for the previous years, surplus assessed during FY 2013-14 has also been considered for adjustment in the current tariff cycle i.e., FY 2013-14 to FY 2015-16. It is requested to adjust the surplus assessed for FY 2013-14 in the next tariff revision cycle i.e., FY 2016-17 to 2019-20 which is due within a year.

(ii) 100% of ₹4.44 crores has been adjusted which relates to additional past period surplus due to impact of operating cost and ROCE allowed in the last (pre-revised) tariff order with reference to the gross block of assets relating to in-motion wagon loading system along with related assets which should have been in place by 31 March 2012.

The proposed capital expenditure could not be completed due to various approvals pending during that period. Total project Capex has been completed and is operational now. It is requested to defer this adjustment for the next tariff revision as the effect of depreciation and repair & maintenance will be higher in current tariff cycle.

8.1. In the meanwhile, during the processing of this case, the Ministry of Shipping (MOS) has vide its letter dated 12 June 2015 conveyed the opinion of Attorney General for India (AG) on interpretation of a few provisions of the Tariff Guidelines of 2005. The MOS while conveying the opinion of the AG obtained by it has advised this Authority to consider the opinion of the AG for regulating the tariff of the BOT Terminals operating at the Major Port Trusts under the Tariff Guidelines of 2005.

8.2. Accordingly, all the BOT Terminal operators governed under the tariff guidelines of 2005 including SWPL were conveyed vide our letter no. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 that henceforth the following will be considered for regulating the tariff of BOT terminals operating at the Major Port Trusts under the Tariff Guidelines of 2005. The position conveyed to MOPT is as follows:

(i) Both financial and physical parameters will be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005. 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally between the operator and the users.

- (ii) The Income to be considered for the purpose of clause 2.13 will be the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts and not any notional income.
- (iii) The process of reassessing the surplus quantified for the tariff cycle immediately preceding the tariff Order no.TAMP/19/2013-SWPL dated 2 January 2015 will be initiated and the tariff fixed in the said tariff Order will be reviewed.

9. In view of the above position, the exercise of review of the tariff Order dated 2 January 2015 in view of MOS letter dated 24 July 2015 is undertaken simultaneously along with the review application filed by the SWPL.

10. Before proceeding ahead with the review application filed by SWPL, it is relevant to draw reference to para 12(i) of the January 2015 Order of this Authority. As brought out in the said para, despite all the efforts of this Authority and protracted follow up and inspite of giving sufficient time and opportunity, the SWPL remained silent and did not provide the requisite additional information / clarification while processing its general revision proposal. The licensor Port, MOPT had however, furnished information regarding reasonableness of traffic / Income estimates of SWPL, Capex Projection of SWPL and had also forwarded copy of the Audited Annual Accounts of SWPL at our request in the absence of the SWPL even furnishing the basic financial report. The tariff of SWPL was revised based on the information made available by the MOPT and taking into consideration the actuals reported in the Audited Annual Accounts of SWPL for the year 2013-14.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. Arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12.1. It is relevant to state here that in the said Order at para 12(xxv), this Authority has held that if the SWPL feels that any cost item needs to be reviewed, it may approach this Authority for review giving sufficient reasons and with detailed justification. The SWPL has thus filed a review application making its submission for review of a few items.

12.2. The SWPL in its review application filed vide its letter dated 4 March 2015 and subsequent communication submitted during the processing of the case has submitted the following points for review of the January 2015 Order:

- (i) Investments are made by the SWPL to increase efficiency of terminal.
- (ii) Efficiency of the terminal not considered and profitability is severely punished by adjusting 50% of profits earned over stipulated limits.
- (iii) Investments and depreciation considered by this Authority are lower than the estimates of SWPL.
- (iv) Higher Equipment Running Cost projected by SWPL reduced by this Authority in January 2015 Order.
- (v) Adjustment of net surplus assessed for FY 2013-14 in the current tariff cycle i.e., FY 2013-14 to FY 2015-16 may be deferred to next tariff cycle i.e. FY 2016-17 to 2019-20.

12.3. It is relevant to state that tariff determined in the January 2015 Order was based on the cost statement which considered the actuals as per the Audited Accounts for the year 2013-14 and estimates for the years 2014-15 and 2015-16. Since the current exercise is limited to review the tariff Order of 2 January 2015 in view of review petition filed by the SWPL, the actuals of 2013-14 and estimates of 2014-15 and 2015-16 considered in the January 2015 Order are maintained at that level. The points made by the SWPL, the relevant extract from the tariff Order dated 2 January 2015 and our analysis thereon are dealt herein below in seriatim.

- (i) **Investments are made by the SWPL to increase efficiency of terminal**

- (a) Submissions made by SWPL

The SWPL has invested in in-motion wagon loading system to improve cargo turnover from its limited storage facility and plans to invest in higher capacities ship unloaders on the berths to increase cargo handling capacity at berths. The investments helped to increase the efficiency and, therefore, it could handle 8.53 Million Tonnes (MT) of cargo during FY 2013-14.

(b) Analysis:  
The SWPL has merely made submissions and has not sought review of any tariff / cost item as such.

(ii) **Efficiency of the terminal not considered by TAMP and profitability is severely punished by adjusting 50% of profits earned over stipulated limits.**

(a) Submissions made by SWPL  
As per the TAMP guidelines 2005, the efficiency of the terminal is not considered and profitability is severely punished by adjusting 50% of profits earned over stipulated limits.

(b) Relevant extracts of Order dated 2 January 2015 [Para 12 v(a), and (v)(f)] are reproduced below:

“(a) *The actual aggregate traffic handled by the SWPL is 20.04 Million Metric Tonnes (MMT) as against the estimated traffic of 14.25 MMT lakh tonnes during the years 2010-11 to 2013-14. Thus, the SWPL has actually handled 40.6% higher than the estimated traffic. “*

“(f) *As per the cost statement prepared by us, the SWPL has earned surplus of ₹ 4034 lakhs, ₹ 5431 lakhs and ₹ 4984 lakhs before return which aggregates to average surplus of ₹ 4816 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13. The average return earned on the average capital employed thus works out to 34.5%, as shown in the following table:*

₹ in lakhs

Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Average for 2010-11 to 2012-13
Actual Surplus before return earned by SWPL	4034	5431	4984	4816.33
Actual Capital Employed	14148	12673	15072	13964.00
Actual Return earned on capital employed	38.4%	39.3%	32.0%	34.5%

*It can be seen from the above analysis of variation in actuals vis-à-vis the estimates for the last tariff cycle, that the variation in the physical parameter i.e. actual traffic handled and financial performance in terms of operating income and expenses are more than +20%. This Authority in the last tariff Order at para 13(viii) has stated that whilst the traffic projections as estimated by the SPWL are relied upon, if at the time of review, if any undue advantage is accrued due to wrong estimation it will be adjusted in the tariff to be fixed based on the tariff guidelines. There is positive variation of 40.6% in the actual vis-à-vis the traffic estimates considered in the last tariff revision. Further, as per the above table, the SWPL has earned average return of 34.5% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order.*

*As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. In view of the above provision in the tariff guidelines of 2005 and in view of the observation made in the last tariff Order as regards traffic projection, there is a case to adjust the past surplus in the current tariff cycle of SWPL, as per the tariff guidelines of 2005. “*

(c) Analysis:  
This Authority as well as the SWPL are governed by the tariff guidelines of 2005 issued by the Government of India for determining the tariff of BOT operators. As per clause 2.4.1. of the tariff guidelines of 2005, in order to encourage cost reduction due to improvement in efficiency / productivity of the same operator, the actual cost

reduction achieved due to efficiency improvement in the previous cycle is to be considered in the tariff fixation. As per the said clause, 50% of such cost reduction achieved by the BOT operator and established by the BOT operator that cost reduction achieved is on account of efficiency / productivity improvement is considered in the estimates of expenditure for fixing tariff for the succeeding tariff validity period. During the processing of the SWPL proposal which culminated into the January 2015 Order, the SWPL has not furnished any analysis of efficiency & productive improvement achieved by it despite pointing it out at SI No 21 of our letter dated 4 June 2014 which has been brought out in para 7.1.of the said Order.

The SWPL in the review application has not pointed out error as such in the January 2015 Order in this regard calling for any review on this aspect.

As regards, the point made by SWPL that the profit of the terminal is severely punished by adjusting 50% of profit over stipulated limits. it is relevant to state that adjustment of 50% on past surplus earned by SWPL for the past period 2010-11 to 2012-13 on review of actuals vis-à-vis the estimates considered in the pre-revised Order has been done as per provision in clause 2013 of tariff guidelines 2005. As brought out in the said order, as regards the physical parameters there is a positive variation of 40.6% in the actual traffic handled by SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 by vis-à-vis traffic estimates considered in the pre-revised tariff Order. On the financial parameters, as stated in the said Order the SWPL has earned actual average return of 34.5% on the capital employed which is found to vary more than 20% (16% admissible ROCE + 20% variation = 19.20%). That being so, past period surplus has been adjusted in the tariff fixation as per the clause 2.13 of tariff guidelines of 2005. Out of ₹ 6,858 lakhs additional surplus, 50% thereof i.e. ₹ 3,429 lakhs was considered for adjustment in the last tariff cycle. The SWPL was allowed to retain balance 50% i.e ₹ 3,429 lakhs in recognition of the efficiency of the SWPL in line with clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005. Therefore, the question of punishment of profitability does not arise at all.

(iii) **Investments and depreciation considered by TAMP are lower than the estimates of SWPL:**

(a) **Submissions made by SWPL**  
Investments and depreciation on investments considered by the TAMP are lower than the estimates of SWPL.

(b) **The relevant extract of Order dated 2 January 2015 [Para 12 (xxi) (c)] is reproduced below:**

"(c). *Despite request, the SWPL has not furnished the current status of the additions proposed to the gross block of assets. The MOPT has confirmed that the additions to the gross block relating to the in-motion wagon loader, single rail line along with complementary assets have been commissioned by the SWPL on 30 June 2014, as brought out earlier. The current status of the other additions proposed to the gross block of assets is not made available to this Authority. Thus, this Authority relies on the total additions to the gross block of assets proposed by the SWPL during the current tariff cycle subject to following minor adjustment relating to shifting of additions proposed in the year 2013-14 to 2014-15 based on the position obtained from the Audited Annual Accounts of the SWPL for the year 2013-14. Of ₹ 8500 lakhs additions proposed to the gross block in the year 2013-14, the actual additions to the gross block reported in the Annual Accounts of SWPL for the year 2013-14 is ₹251 lakhs which is considered for the year 2013-14. The remaining additions to the gross block (i.e. ₹8500 lakhs less ₹251 lakhs = ₹8249 lakhs) proposed by the SWPL in the year 2013-14 but not reported in its Annual Accounts is shifted to the year 2014-15 in our analysis. The other additions to the gross block proposed by the SWPL are relied upon and considered in the analysis. In short, the total additions considered in the analysis vis-à-vis the additions proposed by the SWPL are as follows:*

(₹ in lakhs)

Year-wise total additions to the gross block estimated by SWPL				Year-wise total additions to the gross block (Actual 2013-14 & estimates for 2014-15 and 2015-16) considered by TAMP			
2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14 As per Actuals	2014-15	2015-16	Total
8,500	6,800	3,500	18,800	251	15,049	3,500	18,800

(c) Analysis:

From the above para of the Order it is explicit that the total investment of ₹ 18,800 lakhs estimated by the SWPL for the years 2013-14 to 2015-16 were considered while passing the January 2015 Order subject to some minor adjustment of shifting of additions to gross block proposed in the year 2013-14 to 2014-15. This is based on the actual additions reported in the Audited Annual Accounts of SWPL for the year 2013-14. In the past period analysis for the preceding tariff cycle viz. 2010-11 to 2012-13, as brought out in para 12(iii)(c) of the said Order, the net fixed assets as reported in the Audited Annual Accounts of SWPL have been considered. This means the investment made by the SWPL have been considered.

In view of the above position, the submissions of SWPL that investments considered were lower than the investment made / projected by it is not correct. As there is no error pointed out as such, review is not warranted on this item.

(d) Relevant extract of Authority's Order dated 2 January 2015 [Relevant sub paragraphs of Para 12 (xvii)] is reproduced below:

*"The depreciation for the gross block of assets prevailing as on 31 March 2014 is considered at the level reported in its Annual Accounts of the year 2013- 14 for the years 2014-15 and 2015-16. For the additions proposed under plant and machinery in the years 2014-15 and 2015-16, the depreciation is considered, as explained hereunder.*

*It is seen that the depreciation on plant and machinery is estimated at 15% per annum on the gross block of assets for each of the years 2013-14 to 2015-16. Based on the actual depreciation reported for the year 2013-14 for plant and machinery, the depreciation rate comes to 10.5% on the relevant gross block. That being so, the depreciation is considered at 10.5% on the plant and machinery on the modified additions considered in the years 2014-15 and 2015-16 which is discussed in the subsequent paragraphs.*

*The depreciation on in-motion wagon loader commissioned on 30 June 2014, as reported by the MOPT, is considered for nine months from 1 July 2014 to 31 March 2015 for the year 2014-15. In respect of the other additions to the plant and machinery gross block in the years 2014-15 and 2015-16, for the reasons explained in the subsequent paragraphs in the absence of the exact date of commissioning of the assets made available by the SWPL or by the MOPT, it is assumed that the assets will be deployed in the middle of the year and accordingly depreciation is allowed for six months in the year of additions proposed to the gross block of assets. For the subsequent year, the full year depreciation is allowed.*

*Preliminary expenses of ₹ 8.70 crores incurred during construction period was earlier proposed to be capitalised under civil and equipment cost and depreciated at the applicable rates. During the last tariff revision, this item was treated separately and excluded from the gross block of assets and the expenses were spread over the remaining period of the project. In the current tariff revision exercise, the SWPL has not made this adjustment, despite request.*

*In the modified cost statement considered by us, depreciation on the capitalised part of preliminary expense is excluded with consequent adjustment in the net block of assets. The preliminary expense write off is considered at the level considered in the last tariff Order instead of ₹10 lakhs considered by the SWPL with suitable modification in the capital employed.*

*Subject to above modification, the depreciation considered in the cost statement is ₹1854 lakhs based on 2013-14 actuals, ₹2671 lakhs and ₹3356 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively as against ₹2215 lakhs, ₹3490 lakhs and ₹4135 lakhs estimated by the SWPL for the corresponding period. "*

(e) Analysis

The Order passed by this Authority elaborately deals with the depreciation considered in the tariff fixation of the SWPL. The SWPL in the review application has merely made a general statement that the depreciation considered by this Authority is lower than the estimates. It has not given facts and figures pointing out any error as such in the estimates of depreciation considered by this Authority.

Depreciation for the year 2013-14 is considered at the level reported in the Audited Annual Accounts of SWPL for the year 2013-14. As regards the depreciation for the year 2014-15 and 2015-16, the rate of depreciation on plant and machinery considered by the SWPL was 15% on gross block. This has been modified and considered at 10.5% on the gross block of assets of plant and machinery based on the actual depreciation of 10.5% on the gross block of plant and machinery for the year 2013-14. Further, the depreciation on in-motion wagon loader commissioned on 30 June 2014 was considered for 9 months from 1 July 2014 for the year 2014-15. In the absence of the exact dates of commissioning of the assets made available by SWPL or by MOPT, the depreciation on the other additions was considered for 6 months assuming that assets will be deployed in the middle of the year. Apart from this the depreciation has also been modified by excluding depreciation on preliminary expenses during the construction period, since this item was considered separately.

From the above analysis, it is seen that no apparent error as such on the face of the record is pointed out by the SWPL as regards depreciation warranting review of the January 2015 Order as regards investment and depreciation considered therein.

(iv) Higher Equipment Running Cost projected by SWPL reduced by TAMP in January 2015 Order.

(a) Submission by SWPL

Estimates were submitted by the SWPL projecting investment on modernization of equipment. Hence higher equipment running cost was considered by SWPL which has been revised lower by TAMP while considering its tariff proposal.

(b) Relevant Extract of Para 12 (xiii) of the Order dated 2 January 2015 is reproduced below:

*"(xiii). The estimated equipment running cost consists of three cost elements viz. power, fuel and repairs and maintenance which are discussed hereunder:*

(a) *For estimating the power and fuel cost for the years 2014-15 and 2015-16, the SWPL has considered the estimated power and fuel cost for the year 2013-14 and adjusted for traffic growth and applied 6.5% annual escalation. In our estimates, the power and fuel consumption is estimated on the same approach except for taking the actual power and fuel cost of the year 2013-14 as the base and restricting the annual escalation factor to 6% instead of 6.5% adopted by SWPL.*

(b). *Actual repairs and maintenance cost including stores and spares consumed for the year 2012-13 is reported at ₹ 887 lakhs. The SWPL has estimated the repairs and maintenance cost for the years 2013-14 to 2015-16 at 1.5% on the gross value of civil works and 3% on the gross value of mechanized equipment and other assets toward repairs and maintenance and stores and spares consumption is estimated applying 6.5% annual escalation over the actual stores and spares consumed in the year 2012-13 and adjusted for the traffic growth. Accordingly, the repairs and maintenance cost estimated by the SWPL for years 2013-14 to 2015-16 are ₹ 1131 lakhs, ₹ 1364 lakhs and ₹ 1511 lakhs respectively. In the cost statement prepared by us, the repairs and maintenance cost for the year 2013-14 is considered at ₹706.50 lakhs based on the actuals reported in the Annual Accounts as against ₹1131 lakhs estimated by SWPL. For the years 2014-15 and 2015-16, repairs and maintenance for the existing asset block gross block of assets as on 31 March 2013 is estimated applying annual escalation of 6% over the actual repairs and maintenance cost reported in the year 2013-14. In order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be added in this cycle, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% of mechanical equipment and other assets with reference to the modified additions to gross block of assets considered in this analysis in line with the approach followed in the last tariff Order. This approach has also been applied uniformly at other private terminals like Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), M/s. TM International Logistics Limited (TMILL), Vizag Seaport Private Limited (VSPL) and also in the last tariff Order of SWPL November 2010.*

(c) *Accordingly, the revised estimation of equipment running cost comes to ₹.1,489 lakhs and ₹.1,700 lakhs in the years 2014-15 and 2015-16 respectively as against ₹.1,817 lakhs and ₹.2,067 lakhs estimated by SWPL for the corresponding period.”*

(c) Analysis:

The Order passed by this Authority is a reasoned speaking Order justifying the reasons for modification in the estimates of equipment running cost by the SWPL. As brought out in the said Order, for the year 2013-14 actual power and fuel cost reported in the audited accounts was considered instead of 2013-14 estimates considered by the SWPL. Apart from this, only modification done in the estimate of power and fuel cost for the years 2014-15 and 2015-16 is to restrict annual escalation factor at 6% instead of 6.5% adopted by SWPL taking the 2013-14 actual power and fuel cost as the base. As regards, the repair and maintenance cost, the actual repair and maintenance cost reported in the Annual Accounts at ₹.706.50 lakhs which was considered instead of ₹.1131 lakhs estimated by SWPL. For the years 2014-15 and 2015-16, 6% annual escalation over the actual repair and maintenance cost reported in the years 2013-14 has been allowed on the gross block of assets as on 31 March 2014. For the additions to the gross block, repairs and maintenance was estimated at 1% of civil assets and 2% of mechanical equipment and other assets as against 1.5% on the gross value of civil works and 3% on the gross value of mechanical equipment and other assets considered by SWPL. The SWPL has in the review application made a general statement that the estimates of equipment cost considered by this Authority are lower than the projections. It has not pointed out any error in the reasoning given by this Authority for modification done in the estimates nor has SWPL supported its claim with facts and figures to show any error as such in the estimates of Equipment Running Cost considered in the last Order. That being so, there is no reason to review the Order as regards this item.

(v) **Adjustment of net surplus assessed for FY 2013-14 in the current tariff cycle i.e., FY 2013-14 to FY 2015-16 may be deferred to next tariff cycle i.e. FY 2016-17 to 2019-20**

(a) **Submissions made by SWPL**

The net surplus assessed during FY 2013-14 has also been considered for adjustment in the current tariff cycle i.e., FY 2013-14 to FY 2015-16. It is requested to adjust the net surplus assessed for FY 2013-14 in the next tariff revision cycle i.e., FY2016-17 to 2019-20 which is due within a year.

(b) **Relevant extract part of [Para 12 (xxiv)] of the Order dated 2 January 2015 is reproduced below:**

*"The initial validity of the Scale of Rates prescribed in the last tariff Order was till 31 March 2013 which has been extended from time to time, the last extension being till 31 December 2014. The extension of the Scale of Rates of the SWPL was subject to full adjustment of additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2013 in the tariff to be determined. The consolidated cost statement for the year 2013-14 reflects additional net surplus to the tune of ₹5,179 lakhs. The said additional surplus for the year 2013-14 is set off equally during the years 2014-15 and 2015-16. As the decision on the quantum of tariff revision is based on the aggregate of the net position for the 3 years under consideration i.e. 2013-14 to 2015-16, the net surplus position for the year 2013-14 and upto 02 January 2015 when the Order is passed automatically gets adjusted in the tariff determination process for the current cycle."*

(c) **Analysis:**

- (i) In the January 2015 Order, for the reasons elaborately stated, the additional surplus of ₹5,179 lakhs assessed by this Authority for the year 2013-14 was set off equally over the tariff cycle for which the tariff was approved i.e. 2014-15 and 2015-16.
- (ii) The submission of SWPL in the review application is to defer the adjustment of net surplus of ₹ 5179 lakhs assessed for the year 2013-14 to next tariff cycle i.e 2016-17 to 2019-20. The SWPL has not furnished any reasons for such deferral in adjustment.
- (iii) As brought out in the para 12(xxiv) of the Order, the validity of the pre-revised SOR of the SWPL was prescribed till 31 March 2013. The SOR of SWPL was due for revision from 1 April 2013. This Authority while passing Orders extending the validity of the (then) prevailing SOR of SWPL from time to time, has categorically stated that the extension of the validity of the SOR of SWPL is subject to the condition that additional surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2013 during the review of its performance of actual vis-à-vis projections will be set off fully in the tariff to be determined. The above approach is followed uniformly in tariff determination of all Major Port Trusts and BOT operators. Since there is no error as such pointed out by the SWPL, the question of review of the January 2015 Order on this point does not arise.

(vi) **Adjustment of 100% additional surplus of ₹4.44 crores in each of the years 2014-15 and 2015-16 in view of commissioning of in-motion wagon system, single rail line along with related assets by 31 March 2012 may be deferred to next tariff cycle:**

(a) **Submissions made by SWPL in its review application**

- (i) This Authority in the last tariff Order of 2 January 2015 has adjusted 100% additional surplus i.e. ₹4.44 crores in each of the years 2014-15 and 2015-16 being the impact of operating cost and ROCE allowed with reference to the gross block of assets relating to in-motion wagon loading system along with related assets considered in

pre-revised tariff cycle but could not be commissioned by 31 March 2012 as stipulated in the pre-revised Order.

(ii) The proposed capital expenditure could not be completed by 31 March 2012 due to various approvals pending during that period. The total capex for the said project has been completed and is operational now. This adjustment may be deferred to the next tariff revision cycle as the effect of depreciation and repair & maintenance will be higher in current tariff cycle.

(b) Relevant part of Para 12 (v) (g) of the Order dated 2 January 2015 is reproduced below:

*"Before considering adjustment of additional surplus for the past period, it is relevant to deal with the decision taken by this Authority in the November 2010 Order. This Authority at para 13(xxiv) of the last tariff Order of November 2010 had effected reduction of 9.5% in the then applicable Scale of Rates. This quantum a reduction was subject to the condition that additional assets relating to in-motion wagon loading, single rail line along with complementary assets should be commissioned by 1 April 2012. The said Order required both MOPT and SWPL to report whether all these assets are in place by 31 March 2012. If these assets are not commissioned as presumed, then the Order required SWPL to approach this Authority for ahead of schedule review duly adjusting the estimated additional surplus accrued to SWPL on account of considering these additions to the gross block while determining its tariff in the said Order of November 2010.*

*In the last Order, net additions to the gross block to the tune of ₹354 lakhs in the year 2010-11, ₹115.5 lakhs in the year 2011-12 and ₹9038 lakhs (i.e., ₹10,667 lakhs less ₹1,629 lakhs towards deletion of gross value of two HMC) during the year 2012-13 was considered. Thus, total additions to the gross block to the tune of ₹9,507.75 lakhs as tabulated in para 13 (xxi) (d) of the Order was considered.*

*As against the above estimated position considered in the last Order, the actual additions to the Gross Block reported in the Audited Accounts of SWPL and in Form 4A is ₹11 lakhs, ₹142 lakhs and ₹4,777 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively summing up to ₹4,930.00 lakhs. It is understood that the addition of ₹4,616 lakhs in the year 2012-13 pertains to the HMCs replaced by the SWPL in the year 2012-13 as reported in its proposal. The actual additions to the gross block of assets, however, widely varies from the additions to gross block considered in the last Order. The SWPL in the current proposal has stated that in-motion wagon loading system will be commissioned in March 2014 which in fact is reported to have been commissioned only in June 2014 by the MOPT. From the above position it is revealed that the additions to gross block relating to in-motion wagon loading, single rail line and complementary assets were not deployed by the SWPL by 31 March 2012 as required to be commissioned as per the Order of November 2000. Neither MOPT nor SWPL reported in time the factual position to this Authority about the delay in the deployment of these assets despite specific direction given in the Order. The reasons for not adhering to the direction rendered by this Authority is not explained in the current proceeding (despite request) by both the MOPT or by SWPL.*

*Further, during the current proceeding, despite request, the SWPL has not furnished the requisite information about the exact date of commissioning of these assets to the gross block and additional surplus accrued in the years 2010-11 to 2012-13 on account of delay in commissioning of in-motion wagon loading, single rail line and complementary assets from the level presumed in the last Order along with the working for adjustment in the future tariff required to be done on this account.*

*In the absence of the requisite information not made available by the SWPL, the impact on the estimated additional surplus on account of non-deployment*

of in-motion wagon loader, single rail line along with complementary assets allowed as additions to the gross block in the year 2012-13 is assessed as explained below. Depreciation, repairs and maintenance cost, insurance and 16% ROCE on the following additions to the gross block relating to in-motion wagon loading, single rail line along with complementary assets estimated and allowed in the last tariff revision is assessed and it comes to ₹888 lakhs as given below:

Impact of additions relating to in-motion wagon loading, single rail line and complementary assets considered in last tariff Order at Para 13(xxi)(d) in the year 2012-13 but not commissioned by SWPL by 31 March 2012.

(₹ in lakhs)

<b>Particulars</b>	<b>Additions to gross block in the year 2012-13</b>	<b>Depreciation</b>	<b>Repairs</b>	<b>Insurance</b>	<b>ROCE 16%</b>	<b>Total</b>
<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>	<b>G = C to H</b>
<b>Civil</b>						
- Stores sub station	2,050.00	43.05	20.50	12.30	321.11	396.96
- Silos for single loading and strengthening western bund	35.00	1.47	0.35	0.21	5.36	7.39
<b>Plant and Machinery</b>						
-One reclaimer for railway loading system	1,500.00	77.55	30.00	9.00	227.59	344.14
-Conveyor linking silos and existing system	290.00	29.99	5.80	1.74	41.60	79.13
<b>Electrical system for silos and rail line</b>	47.25	2.44	0.95	0.28	7.17	10.84
<b>Railway siding</b>	220.00	10.21	4.40	1.32	33.57	49.49
<b>Total</b>	<b>4,142.25</b>	<b>164.71</b>	<b>62.00</b>	<b>24.85</b>	<b>636.41</b>	<b>887.96 Rounded off to ₹888/- lakhs</b>

Thus, effectively, based on the above analysis, it is seen that, undue surplus accrued to SWPL on account of delay in commissioning of assets related to in-motion wagon system, single rail line along with related assets from the level presumed in the last Order works out to ₹888 lakhs.

Hence, the entire undue advantage of ₹888 lakhs accrued to SWPL on account of allowing additions to gross block referred above in the last tariff

*Order in the tariff determination process relying on the estimates of SWPL is considered for adjustment in the current tariff cycle.*

*As stated earlier, at the cost of repetition it is stated that the above impact is estimated by us in the absence of the requisite information not made available by the SWPL. In case, the SWPL has deployed and commissioned any of the above assets during the year 2012-13, then it may approach this Authority with requisite details to review this figure along with its impact on the tariff determined in this Order.”*

(c) Analysis

- (i) As brought out in para 12(v) (g) of the January 2015 Order, the surplus accrued to SWPL as assessed by this Authority on account of the SWPL not deploying in-motion wagon loading, single line and related assets by 31 March 2012 is ₹ 888 lakhs. This Authority in the January 2015 Order considered adjustment of ₹ 888 lakhs in the years 2014-15 and 2015-16 as the year 2013-14 was already over by the time the Order was passed.
- (ii) Now, in the review application, the SWPL has submitted that the proposed capex relating to in-motion wagon loading system and related assets could not be commissioned by 31 March 2012 due to pending approvals at that point of time.

The SWPL has therefore, pleaded to defer the adjustment of ₹ 888 lakhs to the next tariff cycle instead of adjustment done in the current tariff cycle over truncated period of 2014-15 and 2015-16.

It is relevant here to draw reference to para 12(v) (h) of the said Order which states that the additional surplus for the pre-revised tariff cycle i.e. 2010-11 to 2012-13 assessed to the tune of ₹7746 lakhs includes ₹ 888 lakhs surplus accrued to SWPL due to non-deployment of the in motion wagon loading and related assets. In the January 2015 Order, for the reasons cited i.e. the surplus of ₹ 888 lakhs did not arise out of variation between estimated amount and actual amount but arose due to non deployment of the relevant assets within the stipulated period, 100% of ₹ 888 lakhs was considered for adjustment. Thus, from ₹7746 lakhs, ₹888 lakhs was reduced i.e. (i.e. ₹7746 – ₹ 888 lakhs)= ₹6858 lakhs and 50% thereof i.e ₹3429 lakhs was considered for adjustment in the said order.

In the said para of the Order, for the reasons stated therein that the tariff determined will be for a truncated period of fourteen months i.e. from February 2015 to 31 March 2016 instead of normal tariff validity cycle of three years and in order to smoothen the fluctuation in tariff and to avoid artificially bringing down the tariff in one cycle taking the clue from the decision of this Authority in other tariff cases like Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT), Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL), PSA SICAL Terminals Ltd. (PSASICAL), ₹3429 lakhs was considered for adjustment over five years of which ₹114 lakhs in the year 2014-15 (from February 2015) and ₹686 lakhs in the year 2015-16 aggregating to ₹800 lakhs was considered for adjustment for fourteen months in the last tariff Order and it was decided that the remaining additional surplus of ₹2629 lakhs will be considered for adjustment in the next tariff cycle.

- (d) The SWPL has now in the review application explained the reasons for delay in the commissioning of in-motion wagon system and related assets by 31 March 2012. The SWPL has submitted that the said assets have been deployed and is operational now. It has requested this Authority to defer the adjustment of ₹ 888 lakhs to the next tariff cycle instead of 100% adjustment done by this Authority during the last tariff cycle citing that depreciation and repairs as maintenance will be higher in the current tariff cycle. The depreciation on the assets are allowed following the Straight Line Method as

per the clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005. Hence, the point made by SWPL, depreciation will be higher in the current tariff cycle may not be correct. The SWPL has not justified or explained as to how the repairs and maintenance for the newly deployed in-motion wagon system will be higher in the current tariff cycle.

However, in view of the submissions now made by the SWPL explaining the reasons for delay and also recognising that ₹ 888 lakhs assessed as the surplus accrued to SWPL on account of delay in commissioning of in motion wagon loading system and related assets pertains to the past period 2010-11 to 2012-13, the said surplus is spread over five years beginning from February 2015 in line with decision already taken by this Authority to spread the past period surplus of ₹3429 lakhs assessed for the years 2010-11 to 2012-13 over a period of 5 years in the tariff Order dated 2 January 2015 as brought in the preceding paragraphs.

Accordingly, the surplus of ₹ 888 lakhs assessed in the last tariff Order is considered for adjustment over five years period beginning from February 2015 in line with the procedure followed for adjustment of past surplus of the years 2010-11 to 2012-13. Thus, out of ₹ 888 lakhs, surplus, ₹ 29.60 lakhs in the year 2014-15 (from February 2015) and ₹177.60 lakhs in the year 2015-16 is considered for adjustment aggregating to ₹207.20 lakhs for fourteen months. The remaining additional surplus of ₹680.80 lakhs will be considered for adjustment in the next tariff cycle.

To summarise, the only modification done here is spreading over the additional surplus of ₹ 888 lakhs accrued to SWPL due to non deployment of motion wagon loading system in-motion wagon loading system and related assets over five years period beginning from February 2015 in line with the period considered for adjustment of the past period surplus assessed for the years 2010-11 to 2012-13.

13. As stated earlier, along with the review application filed by the SWPL, the past period surplus quantified for the preceding tariff cycle 2010-11 to 2012-13 during the tariff fixation in January 2015 Order is also reassessed in view of the MOS letter dated 12 June 2015 conveying the opinion of the AG on a few provisions of the tariff guidelines of 2005 obtained by the MOS. The analysis on reassessment of past period surplus quantified for the preceding tariff cycle 2010-11 to 2012-13 flowing from the opinion of AG are given here under:

- (i) As per the opinion of the AG, variation in both financial and physical parameters must be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005. If the variation in both the physical and financial parameters is more than 20%, then 20% of the surplus is to be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally i.e. 50:50 between the operator and the users. In the January 2015 Order, the past period surplus for the preceding tariff cycle i.e. 2010-11 to 2012-13 is elaborately dealt with. The exercise here is first to examine whether both the actual physical and actual financial parameters varied more than 20% over the estimates considered in the pre-revised tariff Order while assessing the past period surplus in the January 2015 Order.
- (ii) As regards the physical parameters, as stated in para 12(v)(a) of the January 2015 Order, a positive variation of 40.6% was noticed in actual traffic handled for the tariff cycle 2010-11 to 2012-13 in comparison to the projections considered in pre-revised Order. In terms of the financial performance, the average return on capital employed earned as depicted in the table at para 12(v)(f) is 34.5% as against permissible return of 16%. The variation is more than 20% variation. As recorded in para 12(v)(f) of the said Order that based on analysis of variation in actuals vis-à-vis the estimates for the last tariff cycle, the variation in both the physical parameter i.e. actual traffic handled and financial performance in terms of operating income, expenses and ROCE are more than +20%. That being so, in the case of the SWPL there is a case for adjustment of past period surplus following the opinion of the AG.
- (iii) Thus, following the AG's opinion, out of ₹ 6858 lakhs (i.e. ₹ 7746 lakhs – ₹ 888 lakhs) being additional surplus assessed for the years 2010-11 to 2012-13 for adjustment, 20% additional surplus is allowed to be retained with SWPL. The amount to be allowed to be retained with the SWPL works out to ₹ 1371.60 Lakhs (20% X ₹ 6858). The balance amount is to be shared by SWPL and users at 50%:50%. This comes to ₹ 5486.40 lakhs [i.e. ₹ 6858 lakhs – 1371.60 lakhs].

Of ₹ 5486.40 lakhs, 50% is considered for adjustment i.e. ₹ 2743.20 lakhs. This share of ₹2743.20 lakhs is considered for adjustment over five years (from February 2015) in line with the decision taken in the last tariff order at para 12(v)(h). Accordingly ₹ 91.44 lakhs in the year 2014-15 (from February 2015) and ₹548.64 lakhs in the year 2015-16 aggregating to ₹640.08 lakhs is considered for adjustment for fourteen months and the remaining additional surplus of ₹2103.12 lakhs will be considered for adjustment in the next tariff cycle.

The total remaining additional surplus to be considered for adjustment in the next tariff cycle is ₹ 2783.92 lakhs (i.e 680.80 lakhs + ₹ 2103.12 lakhs)

14.1. The cost statement giving the consolidated position considered in the tariff Order of January 2015 is modified in light of the above analysis. Since the tariff decided in the last tariff Order was based on the cost position reflected in the consolidated cost statement, the activity wise cost statement is not drawn in the current exercise for review application. The modified cost statement for the terminal as the whole is attached as **Annex – I**. It is relevant to state here that the cost statement drawn during the January 2015 Order is based on the pre-revised tariff i.e. the tariff approved by this Authority vide Order No TAMP/11/2011- SWPL dated 26 July 2011 which was based on the review application then filed by the SWPL on the Order approved by this Authority in November 2010. A summary of the consolidated cost position reflected in the tariff Order of January 2015 and the modified cost position which is based on the pre-revised tariff i.e. the tariff approved by this Authority vide Order No TAMP/11/2011- SWPL dated 26 July 2011 is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates considered in the Tariff Order dated 2 January 2015 Order			Estimates modified in view of review application at SWPL and taking into consideration the opinion of AG conveyed by the MOS		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
(i)	<b>Total Operating Income</b>	<b>20168</b>	<b>15215</b>	<b>16529</b>	<b>20168</b>	<b>15215</b>	<b>16529</b>
(ii).	Overall net surplus/deficit as per Sr. No XIV in January 2015 tariff Order in Annex II (A)	5179	(1791)	(2391)	5179	(1791)	(2391)
(iii).	(a). 50% of the additional Surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13 assessed as per the opinion of the AG is considered for adjustment over five years period beginning from 2014-15 (February 2015)	-	114	686	-	91.44	548.64
(iv).	(b). Impact of operating cost and ROCE allowed in the last tariff Order with reference to the additions to the gross block of assets relating to in-motion wagon system, single rail line along with related assets which should have been in place by 31 March 2012 but not deployed	-	444	444	-	29.60	177.60

	by the SWPL.  <b>In January 2015 Order 100% adjusted in the years 2014-15 and 2015-16.</b>  <b>In review application:</b> 100% Adjustment over five years beginning from 2014-15 (February 2015) and 2015-16 in the current cycle and balance to be adjusted in the subsequent tariff cycle.						
(v).	(c). 100% Actual surplus for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16	(5,179)	2,589	2,589	5179	2,589	2,589
(vi).	Net surplus/ deficit after adjustment of past surplus (ii+iii+iv+v)	-	1356.20	1327.84	-	919.04	924.24
(vii)	Net Surplus/ Deficit as a % of operating income	-	8.9%	8.0%	-	6.0%	5.6%
(viii)	Average Net Surplus/ Deficit as a % of operating income for the years 2014-15 and 2015-16		8.5%			5.8%	

14.2. From the above table it is clear that the aggregate surplus for the year 2014-15 and 2015-16 at the pre-revised tariff i.e. tariff prevailing prior to the January 2015 Order is ₹ 1843.28 lakhs. It is relevant here to mention that the January 2015 Order came into effect from 12 March 2015 i.e. 30 days after expiry of the date of notification of the Order in the Gazette of India on 10 February 2015. As stated earlier, this Authority in the said Order effected 14% across the board reduction in the then prevailing tariff. The SWPL has, during processing of this case, confirmed that it has effected reduction in the tariff effected by this Authority. The impact of the reduction in tariff effected by this Authority, from the date of implementation of the January 2015 Order till 31 December 2015 is estimated to be ₹ 1852.25 lakhs which needs to be reduced from the total surplus assessed for the period 2014-15 to 2016 to arrive at the revised tariff position. The impact of the reduction in revenue is adjusted from the surplus assessed at ₹ 1843.28 lakhs. The estimated reduction in the revenue in view of implementation of the tariff Order of January 2015 is reduced from the net surplus and the remaining net deficit is ₹ 9.01 lakhs. To make it explicit, the above position is explained in the table given below:

Particulars	₹ in lakhs
Net Surplus based on the revised cost statement arising out of the review application filed by the SWPL and taking into consideration the opinion of AG for the assessment of past period surplus for the tariff cycle preceding the tariff Order of January 2015	1843.28
Less: Reduction in revenue due to 14% reduction in tariff effected by this Authority effective from 12 March 2015 till December 2015	-1852.25
Net deficit after considering the impact of the reduction in the tariff effected by this Authority in January 2015 Order which the SWPL	(-) 9.01

has confirmed to have implemented for the remaining period of the current tariff cycle	
Net deficit in terms of percentage over the estimated operating income for the remaining three months of the tariff cycle of ₹. 4132.25 lakhs (on prorata basis i.e. ₹ 16529 lakhs /12*3)	(-) 0.2%

14.3. It is seen that from the above table that the net deficit for the terminal as a whole is 0.2% and in absolute terms it is ₹ 9.01 lakhs for the remaining period of the tariff cycle. As stated earlier, the above cost position is with reference to the income estimates considered in the January 2015 Order at the pre-revised tariff i.e. the tariff Order No TAMP/11/2011-SWPL dated 26 July 2011. In view of the above position reflected in the cost statement showing a marginal deficit of ₹. 9.01 lakhs, this Authority decides to prescribe the tariff for the remaining period of the current tariff cycle viz. January 2016 to 31 March 2016 at the tariff level prevailing at the pre-revised tariff i.e. the tariff approved by this Authority in the tariff Order No TAMP/11/2011-SWPL dated 26 July 2011. In fact, even the MOPT has requested to maintain the pre-revised tariff of the SWPL stating that they are losing on the revenue share. M/s Hiralal & Co. representing Shipping agents and ship operators has also agreed for pre-revised tariff.

14.4. The SWPL has sought retrospective approval of the revised tariff based in its review application. In that case, the tariff of the SWPL needs to be reduced by 5.80% instead of 14% from 12 March 2015. Ordinarily the rates approved by this Authority have prospective effect. Giving retrospective operation to the rates will create (avoidable) complications besides causing an accounting chaos. The stated policy of this Authority flowing from Clause 3.2.8. of the 2005 tariff guidelines is also, therefore, not to give any retrospective effect to its Order unless there are any special circumstances warranting deviation from the stated policy. Hence this Authority is not in a position to accede to the request of the SWPL to give retrospective effect from the date of implementation of January 2015 Order. However, in the instant case recognising that the cost position derived above captures reduction in the revenue to the SWPL on account of the tariff reduction effected in January 2015 Order of this Authority till 31 December 2015 as explained above, the revised Scale of Rates approved in this Order is made effective from 1 January 2016. The actual financial and physical performance will be reviewed following the applicable tariff guidelines during the next tariff revision which is due from 1 April 2016.

14.5. The MOS vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 has issued a partial amendment to the coastal concession policy of January / March 2005. As per the said amendment, the vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee Vs. US \$ so that vessel related charges for coastal vessels shall not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign going vessels. Further, these charges will be collected in Indian Rupees only at the applicable exchange rate. This Authority has passed a common adoption Order no. TAMP/4/2004-Genl dated 5 October 2015 directing all Major Port Trust and BOT operators including SWPL to amend their existing SOR accordingly. That being so, in the revised Scale of Rates, under Section C berth hire charge, as against the rate prescribed for coastal vessel in the existing SOR, a note is prescribed stating that the rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation. The revenue impact on account of this modification which flows from the decision of the Government is not captured in the cost statement as the current exercise here is limited to dispose of the review application filed by the SWPL and to implement the opinion of the AG and also recognising that the tariff is due for revision from 1 April 2016. As stated earlier, the actual position will be reviewed during the next tariff cycle which is due for revision from 1 April 2016.

14.6. It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the V.O. Chidambarnar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General of Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts and the concerned BOT operators in whose Scale of Rates the relevant conditions are prescribed. That being so, the relevant note No (ii) under 1.2.General Terms and Conditions prescribed in the existing Scale of Rates of the SWPL are replaced with the modified provisions approved by this Authority vide Order dated 26 November 2015 at SI No (ii) and (iii). The subsequent notes (iii) to (xi) are renumbered as (iv) to (xii).

15.1. In the result and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of SWPL attached as **Annex - II**.

15.2. The revised Scale of Rates will come into effect from 1 January 2016 and shall be in force till 31 March 2016 as stipulated in the January 2015 Order. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

T.S BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT III/4/Exty/143/15(387)]

Annex- I

SOUTH WEST PORT LIMITED  
Consolidated Income & Cost statement

( Rs. In Lakhs)

Sr.No.	Particulars	Actuals		As Estimated by SWPL at existing tariff			Estimates of SWPL modified by TAMP based on Review Application and AG's Openion			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
				Estimates	Estimates	Estimates	Actuals	Estimates	Estimates	
	Traffic (In MMTPA)	5.80	6.48	7.76	6.52	7.02	7.52	8.53	7.02	7.52
	Capacity (in MMTPA)				5.00	5.00	5.00	5.00	7.50	7.50
I	<b>Total Operating Income</b>									
	(i) Cargo handling income	7,976	9,212	11,042	8,993	9,775	10,557	12,337	9,923	10,723
	(ii) Vessel related income	3,791	4,642	6,286	4,268	4,597	4,929	7,831	5,291	5,806
	(iii) Other Income									
	<b>Total (i to iii)</b>	<b>11,768</b>	<b>13,854</b>	<b>17,329</b>	<b>13,261</b>	<b>14,372</b>	<b>15,486</b>	<b>20,168</b>	<b>15,215</b>	<b>16,529</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>									
	(i) Cargo handling expenses	2,466	2,856	5,483	4,581	5,353	6,180	6,130	5,348	6,073
	(ii) Equipment Running Costs	970	1,317	1,646	1,525	1,817	2,067	1,452	1,489	1,700
	(iii) Maintanence dredging	259	-	315	250	250	250	-	248	261
	(iv) Royalty / revenue share	1,045	1,207	1,447	1,178	1,280	1,383	1,616	1,300	1,405
	(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	364	370	406	427	448	471	430	448	471
	(vi) Insurance	136	133	132	142	183	201	106	151	190
	(vii) Other expenses	16	36	29	27	29	32	52	55	58
	<b>Total (i to vii)</b>	<b>5,254</b>	<b>5,917</b>	<b>9,457</b>	<b>8,130</b>	<b>9,361</b>	<b>10,584</b>	<b>9,786</b>	<b>9,040</b>	<b>10,158</b>
III	Depreciation	1,547	1,553	1,634	2,215	3,490	4,135	1,854	2,671	3,356

IV	Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	711	796	1,336	1,412	1,496	1,588	1,131	1,198	1,270
	(ii) General Overheads	237	206	211	225	239	255	263	279	295
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	37	37	37	10	10	10	37	37	37
	<b>Total (i to iii)</b>	<b>984</b>	<b>1,039</b>	<b>1,584</b>	<b>1,646</b>	<b>1,745</b>	<b>1,853</b>	<b>1,430</b>	<b>1,514</b>	<b>1,603</b>
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	3,982	5,345	4,654	1,269	(224)	(1,086)	7,097	1,990	1,413
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)									
	(i) Profit on sale of assets.	-	85	141	-	-	-	287.50	-	-
	(ii) Profit on sale of Scrap.	-	-	58	-	-	-	-	-	-
	(iii) Other Operating Income	8.10	0.20	131.70	-	-	-	0.20	-	-
	(iv) Others (Credit of return from security deposit)	0.46	0.55	0.57	-	-	-	0.63	0.70	0.78
	(v) Insurance Claims	43.40	-	-				-	-	-
	<b>Total (i to v)</b>	<b>52</b>	<b>86</b>	<b>331</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>288</b>	<b>0.70</b>	<b>0.78</b>
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>52</b>	<b>86</b>	<b>331</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>288.33</b>	<b>0.70</b>	<b>0.78</b>
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V)+(VIII)</b>	<b>4,034</b>	<b>5,431</b>	<b>4,984</b>	<b>1,269</b>	<b>(224)</b>	<b>(1,086)</b>	<b>7,385</b>	<b>1,991</b>	<b>1,414</b>
X	Capital Employed	14,148	12,673	15,072	23,290	24,136	23,501	13,791	23,638	23,782
XI	RoCE - Maximum permissible @ 16%	2,264	2,028	2,412	3,726	3,862	3,760	2,206	3,782	3,805
XII	Capacity Utilization	117%	130%	151%	130%	140%	150%	2	1	1
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	2,264	2,028	2,412	3,726	3,862	3,760	2,206	3,782	3,805
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>1,770</b>	<b>3,403</b>	<b>2,573</b>	<b>(2,457)</b>	<b>(4,086)</b>	<b>(4,847)</b>	<b>5,179</b>	<b>(1,791)</b>	<b>(2,391)</b>
XV	<b>Net Surplus /</b>	<b>15.04%</b>	<b>24.56%</b>	<b>14.85%</b>	<b>-18.53%</b>	<b>-28.43%</b>	<b>-31.30%</b>	<b>25.68%</b>	<b>-11.77%</b>	<b>-14.47%</b>

	(Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)								
XVI	Total net surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13.	7,746							
XVII	Net Surplus of the Rs 9042 Lakh for the years 2010-11 to 2012-13 as assessed by the SWPL spread over three year 2013-14 to 2015-16 by SWPL.		3,014	3,014	3,014				
XVIII	Adjustment of additional past surplus								
	(a) 50% of the net additional surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13 considered for adjustment over five years period beginning from 2014-15 (February 2015) following the AG's opinion.	2,743.20					-	91.44	548.64
	(b) Impact of operating cost and ROCE allowed in the last tariff Order with reference to the additions to the gross block of assets relating to in-motion wagon system, single rail line along with related assets which should have been in place by 31 March 2012 but not deployed by the SWPL. Hence considered for 100% adjustment over five years beginning from 2014-15 (February 2015) and 2015-16 in the current cycle and balance to be adjusted in the subsequent tariff cycle. [ In January 2015 Order	888					-	29.60	177.60

	this Surplus was adjusted in the years 2014-15 and 2015-16]									
	(c). 100% Actual surplus for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16							(5,179)	2,589	2,589
XIX	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus	-	-	-	557	(1,072)	(1,833)	-	919.04	924.24
XX	Net surplus / (Deficit) as % Operating Income.				4%	-7%	-12%	0.00%	6.0%	5.6%
XXI	Average net surplus/deficit in % Operating Income (By SWPL for 3 years) (TAMP Estimates for the years 2014-15 & 2015-16.)					-5%			5.8%	

## Annex-II

**SOUTH WEST PORT LIMITED  
SCALE OF RATES**

**1. DEFINITIONS - GENERAL**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **"Per Day"** means per calendar day unless otherwise stated.
- (ii) **"SWPL"** means South West Port Limited a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (iii) **"Port"** means the Mormugao Port Trust (MOPT) whereas "Terminal" means South West Port Limited (SWPL), now or hereafter operated by South West Port Limited.
- (iv) **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (v) **"Coastal Cargo"** means any cargo, which the vessel discharges at one Indian port after shipment from another Indian port or vice versa irrespective of its actual origin or destination.
- (vi) **"Foreign Cargo"** means any cargo other than coastal cargo.
- (vii) **"Foreign-going Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (viii) **"Tonne"** or **"MT"** means one Metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.

**2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS**

- (i) The Status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is '*coastal*' or '*foreign-going*' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii) (a) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

- (i) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (ii) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(b) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate

- (i) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (ii) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (iii) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iii) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
  - (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
  - (ii) Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(iv) Wherever rates of vessel related charges have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its Associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port shall be reckoned with as the day for such conversion.

(v) A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.

(vi)
 

- (a) The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
- (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (c) Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (d) The charges for coastal cargo / vessels shall be denominated and collected in "Indian Rupee".

(vii) For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1000 litres.

(viii) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

(ix) Interest on delayed payments / refunds:
 

- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the SWPL shall pay penal interest on delayed refunds.

- (b) The rate of penal interest will be 14.25%. The penal interest rate will apply to both the SWPL and the port users equally.
- (c) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the SWPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and / or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (d) The delay in refunds will be counted only 20 days after the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (x) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (xi) (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The SWPL may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
  - (b) The SWPL may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
  - (c) The SWPL should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xii) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the SWPL.

#### **PART I - VESSEL RELATED CHARGES**

##### **SECTION - A - PORT DUES and SECTION - B - PILOTAGE FEES**

These services will be rendered to the vessels entering the SWPL's berth numbers 5A and 6A by the Mormugao Port Trust as per their approved Scale of Rates. The charges shall be payable directly to the Mormugao Port Trust by masters / owners / agents of the vessel.

##### **SECTION - C - BERTH HIRE CHARGES**

Berth Hire Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable to SWPL by masters / owners / agents of the vessel at the following rates.

##### **BERTH NO.5A**

**(Maximum LOA of Vessel 190 mtrs. in conjunction with another vessel of  
LOA 225 mtrs. at Berth No.6A)**

Sl. No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in ₹)
1.	All Vessels	0.0125	Rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.

##### **BERTH NO.6A**

**(Under Mechanised Operation system)**

Sl. No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in ₹)
1.	Upto 30,000 GRT	0.0275	Rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign

			going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.
2.	30,001 GRT and above	0.0325	Rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.

**Notes:**

- (1) Berth Hire charges includes charges for services rendered and facilities provided at the Berth, such as occupation of berth, overtime at berth, removal of rubbish collected on board by the vessel and delivered on the wharf, cleaning of Berths, fire watch, etc.
- (2) The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating craft approaching or lying at or alongside berths per GRT per hour or part thereof.
- (3) The Berth hire charges leviable per vessel is subject to a minimum of US\$ 650.00 in case of foreign going vessel and in case of coastal vessel it will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.
- (4) The period of berth hire shall be calculated from the time the vessel occupies the berth.
- (5) No berth hire charges shall be payable for the period when loading /unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the shore cranes /mechanical handling system of SWPL, due to breakdown or any other reason attributable to SWPL.
- (6)
  - (i) Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
  - (ii) The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
  - (iii) The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
  - (iv) The Penal Berth hire shall be equaled to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.  
"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (7) The de-ballasting time allowed at berth numbers 5A and 6A shall be 3 hours and beyond that penal berth hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessel's stay at the berth.
- (8) Vessels banked on offside of another vessel at these berths, berth hire charges shall be 50% of normal charges payable by such vessels.
- (9) The provisions of the License Agreement shall govern priority Berthing and charges on it, if any. Whenever the priority berthing is granted to a vessel, a fee equivalent to Berth Hire charges for a single day (24 hours) or @ 75% of the Berth Hire charges calculated for the total period of actual stay at the Berth, whichever is higher, shall be levied.
- (10)
  - (i) For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day (24 hours) or @100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.
  - (ii) In addition, shifting out / in charges of the vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.
  - (iii) Ousting priority at berth no.6A will be accorded only when a discharge / load rate of 25,000 MT of cargo per weather working day cannot be achieved due to restrictions placed by the vessels.

## PART - II CARGO RELATED CHARGES

### SECTION - A

#### WHARFAGE CHARGES AT BERTH NOS. 5A AND 6A

Wharfage on the cargo handled at berths numbers 5A and 6A shall be payable directly to SWPL, at the rates specified below, by importer or exporter of cargo, on the manifested quantity of cargo, which is declared in the Bill of entry filed with the Customs:

Sl. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in ₹)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Coal (all types except thermal coal)	MT	30.00	18.00
2.	Metallurgical Coke / Coke / Charcoal	MT	45.00	27.00
3.	Limestone	MT	10.00	6.00
4.	Iron Ore Pellets	MT	30.00	30.00
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	30.00	18.00
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	30.00	18.00

### SECTION - B

#### CARGO HANDLING CHARGES

Cargo Handling Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable on the manifested cargo directly to SWPL by importer or exporter of cargo at the rates specified below:

#### At Berth No.5A

Sl. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in ₹)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Iron Ore Pellets	MT	140.00	140.00
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	159.00	95.40
3.	Any other bulk cargo not specified above	MT	150.00	90.00

#### At Berth No.6A

Sl. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in ₹)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Coal (all types except thermal coal)	MT	100.70	60.40
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	MT	143.10	85.85
3.	Limestone	MT	132.50	79.50
4.	Iron Ore Pellets	MT	140.00	140.00
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	159.00	95.40
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	150.00	90.00

#### Notes:

- (1) At the berth number 5A, Cargo Handling Charges shall cover the following services:
  - Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
  - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
  - Movement within the SWPL stackyard,
  - Unloading from railway wagons or vice versa.
- (2) At the berth number 6A Cargo Handling Charges shall cover the following services:
  - Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
  - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
  - Movement within the SWPL stackyard,
  - Loading on railway wagons for rail delivery or vice versa.
- (3) Covering of Wagons by tarpaulin / plastic cover is not included in above handling charges prescribed in the schedule.

(4) The dunnaging and lashing (inclusive suitable labour & material) will have to be arranged by the users at their costs to the satisfaction of the Master of the vessel.

(5) 50% of the Cargo Handling Charges shall be payable before the cargo is received for handling. Balance 50% of the Cargo Handling charges shall be payable before the clearance / shipment of the cargo.

**SECTION – C**  
**GROUND RENT / STORAGE CHARGES**

The storage charges for cargo stored in the stackyard of SWPL shall be as follows:

**I. Ground rent / storage charge for import / inward cargo**

(in ₹ per MT per day for the balance cargo in SWPL)

Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days remaining after the free period	Rate for Sixth day to Tenth day	Rate for Eleventh day to Twentieth day	Rate for Twenty-first day onwards
1.	Coal (all types)	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	15.00	40.00	75.00	150.00
3.	Limestone	10.00	25.00	50.00	100.00
4.	Any Other dry bulk cargo not specified above	15.00	40.00	75.00	150.00

**Notes:**

(1) *THREE Free Days* shall be allowed, after complete discharge of vessel's cargo or when the last package is discharged. For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.

(2) *Ground rent / storage charges* shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

(3) After 21 days beyond Free Days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the importer / exporter.

(4) For levy of ground rent / storage 'Day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.

**II. Ground rent / Storage charges for Export / Outward cargo**

(in ₹ per MT per day for the balance cargo in SWPL)

Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days remaining after the Free Period	Rate for Sixth day to Tenth day	Rate for Eleventh day to Twentieth day	Rate for Twenty-first day onwards
1.	Iron Pellets	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs and other general bulk cargo	5.00	10.00	25.00	50.00

**Notes:**

(1) In case of export cargo, Seven Free Days shall be allowed from the day the first lot of cargo/consignment has been received. For the purpose of calculation of free period Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non-working days will be excluded.

(2) After the prescribed free days, ground rent/storage charges shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays as stated above.

(3) After 21st day beyond free days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the exporter.

(4) For levy of ground rent/storage 'Day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.

(5) If the entire cargo accumulated is not within the free period and the balance cargo is earmarked / linked to the next ship, further free period will be allowed from the date of production of documentation in support of this claim. Otherwise, penal ground rent at the appropriate rate applicable as per the rates prescribed in the above schedule shall be payable.

**General Note to Section C:**

(1) Storage charges / ground rent on cargo shall not accrue for the period when the SWPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to SWPL.

**SECTION – D**  
**DUST SUPPRESSION CHARGES**

The Dust Suppression Charges for water sprayed for suppression of dust for effective pollution control shall be levied on manifested quantity on Coal, Coke and Limestone at the following rates:

For Coal, Limestone and Coke: ₹ 2.15 per MT

This shall be levied from the stage of unloading from the vessel till the cargo is loaded onto railway wagons including storage at SWPL stackyard.

**Part- III**  
**OTHER SERVICES**

**1. VISITOR ENTRY PASS**

		Yearly	Monthly	Daily
(a)	Per Application	₹ 200	₹ 50	₹ 20
(b)	Per Replacement	₹ 50	₹ 50	₹ 20

**2. VEHICLE ENTRY PASS**

Per Entry ₹75

**Note:** The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering/leaving the SWPL berths for delivery / dispatch of cargo.

**3. PHOTOGRAPHY**

(a).	Film Shooting and Photography	₹ 8500 per day
(b).	Taking Photographs of Goods handled	₹ 500 per day
(c).	Taking Photographs of Crews and Others	₹ 250 per day
(d).	Videography (related to operational activities)	₹ 2500 per day

**4. CRANE HIRE CHARGES**

The hire charges for the SWPL's cranes installed at berth nos.5A and 6A shall be payable directly to SWPL for use for the purposes other than for cargo handling as per following rates:

(a).	For 110/42 MT capacity mobile harbour cranes	₹ 25000.00 per hour
(b).	For others cranes	₹ 15000.00 per hour